

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 107

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 256

Κανονισμός Καταλληλότητας Οχηματαγωγών Πλοίων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 4 του Ν. 4473/1965 «περί ελέγχου της ναυσιπλοΐας, επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων και άλλων τινών διατάξεων» (ΦΕΚ 102 Α/1965).

2. Τις διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 1, 3 παρ. 2, 21 παρ. 2, 32. παρ. 2, 34 παρ. 3, 36 παρ. 2, 41 παρ. 2 και 42 παρ. 2 του Ν.Δ. 187/1973 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ 261 Α/1973).

3. Τις διατάξεις της παραγρ. (ζ) του άρθρου 7 του Ν.Δ. 93/1974 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση 1972» (ΦΕΚ 293 Α/7.10.74).

4. Τις διατάξεις της παρ. 1γ του άρθρου 1 του Ν. 3141/1955 «περί συστάσεως παρά τω ΥΕΝ, Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 43 Α/ 1955).

5. Την αριθμ. 145054/3/1982 κοινή Υπουργική Απόφαση «Αναμόρφωση συλλογικών οργάνων γνωμοδοτικής και αποφασιστικής αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 219 Β/ 1982).

5. Τη 266/1987 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

7. Την 785/1987 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο Πρώτο

Θέση σε εφαρμογή

Τίθεται σε εφαρμογή ο «Κανονισμός για την καταλληλότητα των οχηματαγωγών πλοίων» ο οποίος έχει ως εξής:

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
«Καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 1

Ορισμοί

1. Στον Κανονισμό αυτό, εκτός εάν αλλιώς ειδικά ορίζεται, νοείται:

α) «Ε.Ε.Π.» Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων που έχει έδρα στον Πειραιά.

β) «Επιβατηγό Πλοίο» (Ε/Γ). Κάθε πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες.

γ) «Φορτηγό Πλοίο» (Φ/Γ). Κάθε πλοίο που δεν είναι επιβατηγό.

δ) «Οχηματαγωγό Πλοίο» (Ο/Γ). Κάθε πλοίο που από κατασκευή ή μετασκευή και από τη διάταξη και το μέγεθος των χώρων του, προορίζεται κατά κύριο σκοπό για την παραλαβή και μεταφορά οχημάτων που εισέρχονται και εξέρχονται με τα ίδια τους μέσα ή με ρυμούλκηση.

ε) «Επιβατηγό οχηματαγωγό» (Ε/Γ - Ο/Γ). Κάθε οχηματαγωγό πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες.

στ) «Φορτηγό οχηματαγωγό» (Φ/Γ-Ο/Γ). Κάθε οχηματαγωγό πλοίο που δεν είναι επιβατηγό.

ζ) «Κλειστοί χώροι οχημάτων». Οι χώροι οχημάτων που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα εξάλων ή περιβάλλονται από κλειστή υπερκατασκευή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ. 10 (β) του Κανονισμού 3 της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φόρτωσης 1966.

η) «Οχηματαγωγό πλοίο κλειστού τύπου». Το οχηματαγωγό πλοίο που διαθέτει σε όλο το μήκος του κυρίου καταστρώματος κλειστή υπερκατασκευή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ. 10 (β) του Κανονισμού 3 της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φόρτωσης 1966.

θ) «Οχηματαγωγό ανοικτού τύπου». Κάθε οχηματαγωγό πλοίο που δεν είναι κλειστού τύπου.

ι) «Επιβάτες». Κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο εκτός από τον Πλοίαρχο, τα μέλη του πληρώματος και τα κάτω του ενός έτους παιδιά.

ια) «Πλήρωμα». Το σύνολο των προσώπων που είναι ναυτολογημένα στο πλοίο ή χρησιμοποιούνται ή απασχολούνται χωρίς να είναι ναυτολογημένα με οποιοδήποτε τρόπο και με οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του.

ιβ) «Επιβαίνοντες». Ο Πλοίαρχος, το πλήρωμα και οι επιβάτες.

ιγ) «Διεθνής πλους». Ο πλους από ελληνικό λιμάνι προς λιμάνι του εξωτερικού και αντίστροφα καθώς και ο πλους μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού.

ιδ) «Βραχύς Διεθνής πλους». Ο Διεθνής πλους κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 200 μίλια από λιμάνι ή τόπο όπου οι επιβάτες και το πλήρωμα μπορούν να παραμείνουν με ασφάλεια. Τόσο η απόσταση μεταξύ του τελευταίου λιμανιού προσέγγισης στη χώρα έναρξης του ταξιδιού και του τελικού λιμανιού προορισμού, όσο και το ταξίδι επιστροφής δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα 600 μίλια.

Τελικό λιμάνι προορισμού είναι το τελευταίο λιμάνι προσέγγισης, κατά το προγραμματισμένο ταξίδι, από το οποίο το πλοίο αρχίζει το ταξίδι επιστροφής στη χώρα στην οποία το ταξίδι άρχισε.

ιε) «Πλους μεγάλης ακτοπλοΐας». Ο πλους μεταξύ Ελληνικών λιμανιών, εφόσον δεν εντάσσεται σε μία από τις κατωτέρω κατηγορίες.

ιστ) «Πλους μικρής ακτοπλοΐας». Ο πλους μεταξύ Ελληνικών λιμανιών κατά τον οποίο το πλοίο ακολουθώντας τη συντομότερη δυνατή πορεία δεν απομακρύνεται από τις ακτές περισσότερο από 20 ναυτικά μίλια.

ιζ) «Πλους περιωρισμένης έκτασης». Ο πλους μεταξύ ελληνικών λιμανιών μέσα στον ίδιο ή το συνεχόμενο με αυτόν κόλπο κατά τον οποίο το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο των 20 ναυτικών μιλίων από τις ακτές, ή ο πλους μέσα σε προστατευμένη περιοχή.

ιη) «Τοπικός πλους». Ο πλους μεταξύ Ελληνικών λιμανιών ή όρμων, του οποίου η συνολική διαδρομή δεν είναι μεγαλύτερη από 6 ναυτικά μίλια.

ιθ) «Προστατευμένες περιοχές». Οι περιοχές που κατονομάζονται στο άρθρο 3 του Κανονισμού αυτού ή καθορίζονται κάθε φορά σύμφωνα με

τη διαδικασία του ίδιου άρθρου.

κ) «Νέο Ο/Γ πλοίο». Το οχηματαγωγό του οποίου η τρόπιδα τέθηκε ή η μετασκευή σε οχηματαγωγό άρχισε την ημέρα που αρχίζει η εφαρμογή αυτού του Κανονισμού ή μεταγενέστερα.

κα) «Υπάρχον Ο/Γ πλοίο». Κάθε οχηματαγωγό το οποίο δεν είναι νέο.

κβ) «Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ». Η Διεθνής Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση» που ισχύει κάθε φορά.

κγ) «Δ.Σ. Γ.Φ.». Η Διεθνής Σύμβαση «περί γραμμών φορτώσεως» που ισχύει κάθε φορά.

κδ) «Υπουργός». Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

κε) «Καιροστεγής». Ο χώρος στον οποίο εμποδίζεται η είσοδος νερού σε οποιαδήποτε κατάσταση θάλασσας.

κστ) «Νηογνώμονας». Οι εξουσιοδοτημένοι από την Ελληνική Κυβέρνηση Νηογνώμονες.

2. Ειδικά για την εφαρμογή των Κεφαλαίων ΣΤ' και Ζ' αυτού του Κανονισμού νοείται:

α) «Όχημα». Κάθε όχημα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης που προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίων συμπεριλαμβανομένων και των οχημάτων τα οποία μεταφέρονται χωρίς οδηγούς.

β) «Οδηγός Οχήματος». Κάθε πρόσωπο που συνδέεται με το μεταφερόμενο όχημα με σχέση οδηγού ή συνοδηγού ή συνοδού φορτίου.

Σ' αυτό τον ορισμό δεν συμπεριλαμβάνονται οι οδηγοί επιβατηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, έστω και εάν είναι κάτοχοι επαγγελματικής άδειας οδηγού.

γ) «Επιβαίνοντες». Ο Πλοίαρχος, το πλήρωμα, οι επιβάτες, οι οδηγοί, συνοδηγοί και συνοδοί φορτίου.

Άρθρο 2

Εφαρμογή.

1. Ο Κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στα νέα και υπάρχοντα Ελληνικά οχηματαγωγά πλοία, εκτός εάν διαφορετικά ρητά ορίζεται.

2. Θέματα που δεν ρυθμίζονται από αυτόν τον κανονισμό, ρυθμίζονται από τις διατάξεις των σχετικών με αυτά Κανονισμών που ισχύουν κάθε φορά.

Άρθρο 3

Προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου.

1. Περιοχές πλου οι οποίες συγκεντρώνουν τα χαρακτηριστικά και ανταποκρίνονται στα κριτήρια των παραγράφων 1, 2 και 3 του Παραρτήματος Ι, μπορούν να χαρακτηριστούν, ανάλογα με την περίπτωση, προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου.

2. Ο χαρακτηρισμός μιας περιοχής πλου σαν προστατευμένης ή ειδικά προστατευμένης, συντελείται με Απόφαση του Υπουργού, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία αυτού του άρθρου και του Παραρτήματος Ι.

Με απόφαση επίσης του Υπουργού κωδικοποιούνται οι περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί «Προησπισμένες» σύμφωνα με την προϊσχύουσα νομοθεσία.

3. Οι αποφάσεις της παραγρ. 2 του άρθρου αυτού πρέπει να περιλαμβάνουν για κάθε περιοχή πλου τις διευθύνσεις και τις αντίστοιχες εντάσεις ανέμων που δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο του 1,5 μέτρου, καθώς και το ετήσιο ποσοστό του.

4. Η εκτέλεση πλόων Ε/Γ- Ο/Γ πλοίων ανοικτού τύπου σε ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου, επιτρέπεται εφόσον αποβλέπει στην εξυπηρέτηση συγκοινωνιακών αναγκών, περιοχών οι οποίες δεν έχουν τακτική σύνδεση με Ε/Γ - Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου για τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων.

5. Ε/Γ - Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου στα οποία εγκρίνεται εκτέλεση πλόων σε ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 αυτού του άρθρου απομακρύνονται υποχρεωτικά, εφόσον στην περιοχή αυτή του πλου διατεθούν Ε/Γ - Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου τα οποία εξυπηρετούν ικανοποιητικά τις συγκοινωνιακές ανάγκες των περιοχών αυτών. Τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου που απομακρύνονται σύμφωνα με τα παραπάνω, απασχολούνται στην εξυπηρέτηση άλλων δρομολογιακών γραμμών της χώρας, ύστερα από εκτίμηση των συγκοινωνιακών αναγκών.

6. Για τις προϋποθέσεις των συγκοινωνιακών αναγκών των παρ. 4 και 5 αποφαίνεται ο Υπουργός, ύστερα από εισήγηση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

7. Ε/Γ - Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου στα οποία εγκρίνεται εκτέλεση πλόων σε ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου, σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 4 και 5 αυτού του άρθρου, θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που προβλέπονται από την κατηγορία πλου που εκτελούν ανάλογα αν αυτή χαρακτηρίζεται περιορισμένης έκτασης ή μικρής ακτοπλοΐας.

Άρθρο 4

Κατηγορίες Πλοίων.

Για την εφαρμογή αυτού του Κανονισμού, τα οχηματαγωγά πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

α) Κατηγορία Ι: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες οι οποίοι δεν είναι βραχείς διεθνείς πλόες.

β) Κατηγορία ΙΑ: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν βραχείς διεθνείς πλόες.

γ) Κατηγορία ΙΙ: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μεγάλης ακτοπλοΐας.

δ) Κατηγορία ΙΙΑ: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μικρής ακτοπλοΐας.

ε) Κατηγορία ΙΙΙ: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες περιωρισμένης έκτασης.

στ) Κατηγορία IV: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες σε προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές.

ζ) Κατηγορία V: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τοπικούς πλόες.

Άρθρο 5

Προϋποθέσεις εκτέλεσης πλόων.

1. Τα οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Ι, ΙΑ, ΙΙ, ΙΙΑ και ΙΙΙ πρέπει να είναι κλειστού τύπου.

2. Τα οχηματαγωγά ανοικτού τύπου μπορούν να εκτελούν πλόες μόνο:

α) Σε προστατευμένες περιοχές.

β) Σε ειδικά προστατευμένες περιοχές με την επιφύλαξη του άρθρου 3 παρ. 4, 5 και 7.

γ) Τοπικούς.

3. Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, μπορούν να επεκτείνουν τους πλόες τους πέραν αυτών που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μόνο σαν φορτηγά πλοία, εφόσον συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου Γ'. Η παράγραφος αυτή αναφέρεται στην αξιοπλοΐα από πλευράς ασφαλείας και μόνον και δεν ρυθμίζει θέματα δικαιωμάτων μεταφοράς.

4. Στα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμανιών ξένης χώρας ή μεταξύ Ελληνικών λιμανιών και λιμανιών ξένων χωρών, εφαρμόζονται οι διατάξεις αυτού του κανονισμού για τους πλόες εσωτερικού που προσιδιάζουν με τα χαρακτηριστικά των παραπάνω πλόων.

5. Για τον καθορισμό των όρων αναστολής απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, πρέπει να εξετάζεται επιπρόσθετα προς τις λοιπές προϋποθέσεις που ισχύουν και η τυχόν ύπαρξη αντικλυδωνιστικού συστήματος και η καλή λειτουργία του.

6. (α) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 αυτού του άρθρου, οι πλόες των οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου αναστέλλονται όταν οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή αναμένεται να επικρατήσουν κατά τη διάρκεια του πλου δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο από 1,5 μ.

(β) Οι πλόες των Φ/Γ οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του άρθρου 24 αυτού του Κανονισμού και κινούνται μέσα σε προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου, αναστέλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του εδαφίου (α) αυτής της παραγράφου, αφού όμως προστεθεί ένας βαθμός της κλίμακας μπωφόρ στην αντίστοιχη ένταση κάθε διεύθυνσης ανέμων που δημιουργεί σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο του 1,5 μέτρου, αλλά σε καμία περίπτωση με ένταση ανέμου, οποιασδήποτε διεύθυνσης, κάτω των 6 βαθμών της κλίμακας μπωφόρ συμπεριλαμβανομένης.

7. Περιοχές οι οποίες μέχρι την ημερομηνία θέσης σε ισχύ αυτού του Κανονισμού εξυπηρετούνται αποκλειστικά με επιβατηγά οχηματαγωγά κλειστού τύπου, έστω και αν μεταγενέστερα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 και του Παραρτήματος Ι, χαρακτηριστούν προστατευμένες θα εξακολουθήσουν να εξυπηρετούνται αποκλειστικά με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου.

Άρθρο 6

Τηλεπικοινωνιακά μέσα.

Τα τηλεπικοινωνιακά μέσα των οχηματαγωγών πλοίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού που ισχύει κάθε φορά για τον τομέα αυτό.

Άρθρο 7

Ενδιαίτηση πληρώματος.

Για την ενδιαίτηση του πληρώματος των οχηματαγωγών πλοίων, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κανονισμού που ισχύει κάθε φορά, για τον τομέα αυτό.

Άρθρο 8

Σωστικά μέσα.

Τα σωστικά μέσα των οχηματαγωγών πλοίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού που ισχύει κάθε φορά για τον τομέα αυτό.

Άρθρο 9

Μεταφορά επικινδύνων φορτίων.

1. Η μεταφορά επικινδύνων φορτίων με Ο/Γ πλοία επιτρέπεται μόνο με τις προϋποθέσεις των διατάξεων των Παραρτημάτων ΙΙΙ, IV, V και VI του Κανονισμού αυτού.

2. Όλοι όσοι διαθέτουν και μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία με οχηματαγωγά πλοία, είναι υποχρεωμένοι να εφαρμόζουν οπωσδήποτε τις διατάξεις αυτού του άρθρου και να εφοδιάζουν τους οδηγούς των οχημάτων με όλα τα απαραίτητα στοιχεία και δικαιολογητικά, για την ενημέρωση του Πλοιάρχου του πλοίου και των Λιμενικών Αρχών των τόπων φόρτωσης και εκφόρτωσης των οχημάτων.

Άρθρο 10

Αποφυγή συγκρούσεως.

1. Τα Ο/Γ πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κανονισμού «Περί αποφυγής συγκρούσεως εν θαλάσση», που ισχύει κάθε φορά.

2. Ειδικά στα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, δεν εφαρμόζεται η διάταξη του Κανονισμού της παραπάνω παραγράφου που αφορά το ύψος του πρωραίου εφίστιου φανού. Το ύψος αυτό από το κύριο κατάστρωμα του πλοίου δεν πρέπει να είναι όμως μικρότερο από 6 μέτρα.

Άρθρο 11

Οχηματαγωγά μικτού τύπου.

Υπάρχοντα Ο/Γ πλοία που έχουν χαρακτηριστεί σαν Ο/Γ πλοία μικτού τύπου από τις διατάξεις των Κανονισμών που ίσχυαν, θα εξακολουθήσουν να φέρουν το χαρακτηρισμό αυτό και να εκτελούν τους πλόες της ίδιας Κατηγορίας που εκτελούσαν μέχρι τη δημοσίευση του Κανονισμού αυτού, εφόσον εξακολουθούν να συμμορφώνονται με τις διατάξεις που ίσχυαν κατά το χαρακτηρισμό τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ.

Άρθρο 12

Ύψος πλευρικών τοιχωμάτων, διάδρομοι και λεπτομέρειες σχετικά με την καταμέτρηση Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων ανοικτού τύπου.

1. Ε/Γ - Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου πρέπει να έχουν πλευρικά τοιχώματα ύψους τουλάχιστον 0,70 μέτρα πάνω από το κατάστρωμα οχημάτων, στην οροφή των οποίων θα υπάρχει διάδρομος καθαρού ωφέλιμου πλάτους τουλάχιστον 0,90 μέτρα απαλλαγμένος από κάθε εμπόδιο για την άνετη και ασφαλή διέλευση των αποεπιβιβαζομένων.

Το παραπάνω πλάτος, μπορεί να μειωθεί σε ποσοστό 10% σε ορισμένα σημεία που κατασκευαστικές απαιτήσεις το επιβάλλουν όπως π.χ. η τοποθέτηση εγκαρσιωμάτων για τη στήριξη των υπερκατασκευών κ.λπ.

2. (α) Ο χώρος οχημάτων των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων ανοικτού τύπου, που περικλείεται από τα πλευρικά τοιχώματα, δεν συμπεριλαμβάνεται στην ολική χωρητικότητα.

(β) Στα Ε/Γ - Ο/Γ ανοικτού τύπου, οι χώροι των δεξαμενών έρματος, που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα καταμέτρησης και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για το σκοπό αυτό, εξαιρούνται πριν από κάθε άλλη εξαίρεση, από την ολική χωρητικότητα, σε ποσοστό 20%.

Άρθρο 13

Αντοχή σκάφους.

1. Η αντοχή του σκάφους των Ο/Γ πλοίων θεωρείται ικανοποιητική εφόσον το πλοίο κατασκευασθεί ή μετασκευασθεί με βάση τους κανονισμούς και τις απαιτήσεις ενός από τους εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες, για να ενταχθεί σε κλάση του, ανάλογα με την κατηγορία πλόων.

2. Για τα Ο/Γ πλοία οποιασδήποτε κατηγορίας τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παρ. 1 αυτού του άρθρου, πρέπει να υποβάλονται στην ΕΕΠ σχέδια και μελέτες από τα οποία να μπορεί να αποδεικνύεται ότι η αντοχή είναι επαρκής, με βάση τους σχετικούς Κανονισμούς ενός από τους εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες και την Εθνική νομοθεσία.

3. Η υποβολή μελέτης αντοχής στην ΕΕΠ δεν είναι υποχρεωτική για οχηματαγωγά πλοία που έχουν κατασκευαστεί με σχέδια εγκεκριμένα από Νηογνώμονα έστω και εάν δεν έχουν ενταχθεί σε κλάση του ή έχουν παύσει να τη διατηρούν για λόγους που δεν αφορούν την αντοχή, εφόσον έχουν υποβληθεί στην ΕΕΠ τα σχετικά σχέδια εγκεκριμένα από το Νηογνώμονα και το πλοίο ανταποκρίνεται προς αυτά.

Άρθρο 14

Αντοχή καταστρώματος-οχημάτων.

1. Το βάρος ανά τροχό ή ανά άξονα κάθε οχήματος που μεταφέρεται με οχηματαγωγό πλοίο δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο που καθορίζεται από την ΕΕΠ για την αντοχή του καταστρώματος των χώρων οχημάτων.

2. Σε οχηματαγωγά πλοία που είναι εντεταγμένα σε κλάση Νηογνώμονα, η αντοχή των καταστρωμάτων καθορίζεται από αυτόν.

Στην περίπτωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στην ΕΕΠ σχετική βεβαίωση του Νηογνώμονα.

3. Οχηματαγωγά πλοία που ναυπηγούνται ή μετασκευάζονται με σχέδια εγκεκριμένα από Νηογνώμονα και για τα οποία έχει καθοριστεί η αντοχή των καταστρωμάτων οχημάτων από το Νηογνώμονα αυτόν, δεν υποχρεούνται να υποβάλουν στην ΕΕΠ μελέτη αντοχής καταστρώματος οχημάτων έστω και εάν μετά την αποπεράτωση της ναυπήγησης ή μετασκευής τα πλοία δεν ενταχθούν στην κλάση του Νηογνώμονα.

4. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις πρέπει να υποβάλλεται στην ΕΕΠ μελέτη αντοχής καταστρωμάτων οχημάτων με βάση τους Κανονισμούς ενός Νηογνώμονα, συνοδευόμενη από τα απαραίτητα κατασκευαστικά σχέδια.

5. Η αντοχή του καταστρώματος οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων μπορεί να αυξηθεί με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Με επίθεση ελασμάτων επί του υπάρχοντος καταστρώματος οχημάτων σε τρόπο που να καλύπτεται ολόκληρη η επιφάνειά του.

Στις περιπτώσεις αυτές σαν πάχος του ελάσματος του καταστρώματος λαμβάνεται το άθροισμα του υπάρχοντος και του νέου ελάσματος μειωμένο κατά 10% (π.χ. 8 ΜΜ + 6 ΜΜ = 14 ΜΜ, 14ΜΜ - 1,4 = 12,6 ΜΜ τελικό πάχος για τους υπολογισμούς).

(β) Με επίθεση κατά το διάμηκες επί του υπάρχοντος καταστρώματος οχημάτων ελασματίνων λωρίδων πάχους όχι μικρότερου από το 75% του υπάρχοντος ελάσματος καταστρώματος και πλάτους όχι μικρότερου από 400 χιλ/στά και όχι μεγαλύτερου από 700 χιλ/στά.

Το πλάτος του ακάλυπτου καταστρώματος, μεταξύ των λωρίδων και μεταξύ λωρίδων και πλευρών του πλοίου δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από το πλάτος των λωρίδων.

Στις περιπτώσεις αυτές αν το πάχος των λωρίδων είναι ίσο με το πάχος του υπάρχοντος ελάσματος καταστρώματος, σαν τελικό πάχος ελάσματος για τους υπολογισμούς λαμβάνεται το πάχος του υπάρχοντος ελάσματος καταστρώματος αυξημένο κατά 30%. Εάν το πάχος των λωρίδων είναι το μικρότερο επιτρεπόμενο, δηλαδή 75% του πάχους των ελασμάτων του καταστρώματος, τότε σαν τελικό πάχος λαμβάνεται για τους υπολογισμούς το πάχος του υπάρχοντος ελάσματος καταστρώματος αυξημένο κατά 20%. Για ενδιάμεσο πάχος λωρίδων η αύξηση του πάχους των ελασμάτων του καταστρώματος λαμβάνεται με γραμμική παρεμβολή.

(γ) Τα ελάσματα επιθέσεως των εδαφίων (α) και (β) αυτής της παραγράφου πρέπει να είναι από ναυπηγήσιμο χάλυβα, να συγκολλούνται

περιφερειακά με συνεχή ηλεκτροσυγκόλληση και με διάνοιξη οπών, διαστάσεων 35 × 25 χιλ/στών σε αποστάσεις μεταξύ των κατά το διάμηκες και εγκάρσιο περίπου 300 χιλ/στά, οι οποίες θα ηλεκτροσυγκολλούνται περιφερειακά.

(δ) Μετά την παραπάνω αύξηση του πάχους του ελάσματος, η αντοχή του καταστρώματος οχημάτων καθορίζεται σύμφωνα και με την αντοχή των ενισχύσεών του (ζυγά, διαδοχίδες, εγκαρσιώματα κ.λπ.) η οποία θα πρέπει ν' ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του νέου βάρους ανά τροχό ή άξονα.

6. Ευανάγνωστες πινακίδες με το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά τροχό ή άξονα πρέπει να τοποθετούνται σε ευδιάκριτα σημεία στις εισόδους των χώρων οχημάτων.

7. Οι υπεύθυνοι φόρτωσης του πλοίου δεν θα επιτρέπουν την επιβίβαση των οχημάτων που το βάρος τους, όπως αυτό προκύπτει από τα επίσημα στοιχεία ή από τις φορτωτικές του, υπερβαίνει την αντοχή του καταστρώματος. Ο έλεγχος του βάρους των οχημάτων αναφορικά με την αντοχή του καταστρώματος δεν απαιτείται στα οχηματαγωγά πλοία που η αντοχή του καταστρώματος υπερβαίνει τους 5 τόννους ανά τροχό ή τους 13 τόννους ανά άξονα.

8. Η φόρτωση ειδικών οχημάτων ασυνήθους κατασκευής και ειδικού προορισμού (ερπυστριοφόρα ή με μεταλλικούς τροχούς οχήματα, χωματουργικά μηχανήματα, ελκυστήρες βαρέως τύπου κ.λπ.) επιτρέπεται μετά από έγκριση και με τις οδηγίες της ΕΕΠ.

9. Όταν αναφορικά με την αντοχή του καταστρώματος οχημάτων, το βάρος των οχημάτων έχει καθορισθεί ανά τροχόν οι άξονες που έχουν 4 τροχούς θα υπολογίζονται με τρεις τροχούς.

Άρθρο 15

Αποχετεύσεις - θυρίδες εκροής.

1. Στο κατάστρωμα εξάλων των Ο/Γ πλοίων πρέπει να τοποθετούνται αποχετεύσεις εφοδιασμένες κατάλληλα με ανεπίστροφες βαλβίδες όταν προβλέπεται από τους σχετικούς Κανονισμούς της ΔΣ «περί γραμμών φορτώσεως» ή θυρίδες εκροής όπως παρακάτω:

(α) Ο/Γ ανοικτού τύπου που εκτελούν πλόες της παραγράφου 2 του άρθρου 5 θυρίδες εκροής σε κάθε πλευρά ολικής διατομής τουλάχιστον.

$A = \frac{L}{80}$ τετραγωνικά μέτρα όπου:

A = εμβαδόν θυρίδων εκροής σε κάθε πλευρά σε μ2.

L = μήκος καταστρώματος οχημάτων σε μέτρα.

Μέρος της διατομής αυτής πρέπει να αποτελείται από ένα τουλάχιστον ευδιαίο (μπούνι) σε κάθε πλευρά, ελάχιστης διαμέτρου 200 χιλ/στών.

Οι παραπάνω ευδιαίοι πρέπει να βρίσκονται στο χαμηλότερο σημείο του χώρου οχημάτων στην έμφορτο διαγωγή του πλοίου και να είναι εφοδιασμένοι με ανεπίστροφες βαλβίδες, τοποθετημένες στο εξωτερικό περίβλημα:

Το κατώτερο άκρο των θυρίδων εκροής πρέπει να βρίσκεται όσο το δυνατό πλησιέστερα στο κατάστρωμα και να είναι εφοδιασμένο με μέσα κλεισίματος (θυρίδες) που να μην επιτρέπουν την εισροή νερών από τη θάλασσα.

Στα παραπάνω μέσα κλεισίματος πρέπει να τοποθετούνται γιγγλυμοί (μεντεσέδες) κατασκευασμένοι από υλικό ανθεκτικό στη διάβρωση και να προβλέπεται επαρκής ανοχή μεταξύ πύρων και τριβέα ώστε να επιτυγχάνεται ευκολία και διατήρηση της περιστροφής των θυρίδων. Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση μέσων στερέωσης των θυρίδων.

(β) Στους επί του καταστρώματος εξάλων κλειστούς χώρους οχημάτων των Ο/Γ πλοίων πρέπει να τοποθετούνται αποχετεύσεις σε κάθε πλευρά συνολικής διατομής τουλάχιστον:

A = 0,00012E ή 0,075 τετραγωνικά μέτρα οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, όπου:

A = εμβαδόν θυρίδων εκροής σε κάθε πλευρά σε τετραγωνικά μέτρα.

E = Καθαρό εμβαδόν χώρου οχημάτων σε τετραγωνικά μέτρα.

Οι παραπάνω αποχετεύσεις πρέπει να είναι ισχυρής κατασκευής, να προστατεύονται με δικτυωτό πλέγμα το οποίο θα τοποθετείται επί του κυρίου καταστρώματος και δεν θα επηρεάζει ουσιαστικά τουλάχιστον την καθαρή διατομή τους, και να είναι εφοδιασμένες με μέσα κλεισίματος, που θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις των διατάξεων του Κανονισμού «περί Γραμμών Φορτώσεως των Πλοίων» που ισχύει κάθε φορά.

Οι αποχετεύσεις πρέπει να τοποθετούνται σε σημεία του καταστρώματος που να προστατεύονται από φυσικό εμπόδιο ώστε να μην είναι δυνατή η κάλυψή τους από τους τροχούς των οχημάτων, από μεταφερόμενα χύμα εμπορεύματα ή άλλα αντικείμενα. Σε περιπτώσεις που προβλέπεται η τοποθέτηση χειριστηρίων των μέσων κλεισίματος των αποχετεύσεων, αυτά πρέπει να είναι εύκολα προσιτά σε όλες τις καταστάσεις φόρτου από τα μέλη του πληρώματος, να φέρουν ένδειξη πότε είναι ανοιχτά και πότε κλειστά και να είναι σημασμένα με κίτρινο χρώμα. Στα νέα πλοία τα μέσα κλεισίματος των αποχετεύσεων του καταστρώματος οχημάτων πρέπει να χειρίζονται και από το υπερκείμενο κατάστρωμα.

(γ) Στους χώρους οχημάτων κάτω από το κατάστρωμα εξάλων, όταν υπάρχει μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με ραντισμό νερού υπό πίεση (DRENCHER) εκτός από τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις μέσα απάντλησης και αποχέτευσης, απαιτούνται τα αναγκαία μέσα ώστε να αποφεύγεται η συσσώρευση των νερών του ραντισμού.

Άρθρο 16

Γραμμές Φόρτωσης.

1. Στα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, εφαρμόζονται οι σχετικές για την κατηγορία τους διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί γραμμών φορτώσεως (ΔΣΓΦ) που ισχύει κάθε φορά.

2. Στα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού, εφαρμόζονται οι σχετικές για την κατηγορία τους διατάξεις του Κανονισμού «περί γραμμών φορτώσεως πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού», που ισχύει κάθε φορά.

3. Σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία μπορεί να χαραχτούν περισσότερες από μία γραμμές φόρτωσης, ανάλογα με τις συνθήκες υπηρεσίας τους, εάν δηλαδή χρησιμοποιούνται σαν φορτηγά ή σαν επιβατηγά με διαφορετικό συντελεστή υποδιαίρεσης. Στις περιπτώσεις αυτές, το ύψος εξάλων που αντιστοιχεί σε κάθε γραμμή φόρτωσης και οι συνθήκες υπηρεσίας για τις οποίες εγκρίθηκε αυτό, πρέπει να αναγράφονται στο Πιστοποιητικό Ασφαλείας (ΠΑ) ή στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως (ΠΓΕ) του πλοίου. Επίσης στο πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης πρέπει να αναγράφεται το ύψος των εξάλων που αντιστοιχεί σε κάθε γραμμή φόρτωσης.

Τα ύψη εξάλων που αναγράφονται στο ΠΑ ή στο ΠΓΕ ή το Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης θα διακρίνονται με τις ενδείξεις C1, C2, C3 κ.λπ. στα οποία το C1 θα αντιστοιχεί στην περίπτωση που οι συνθήκες υπηρεσίας του πλοίου είναι καθαρά επιβατηγό. Δηλαδή θα αντιστοιχεί στο μεγαλύτερο ύψος εξάλων.

Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να χαράσσεται γραμμή φόρτωσης με ύψος εξάλων μικρότερο από αυτό που προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων των παρ. 1 και 2 του άρθρου και από την αντοχή του πλοίου.

Άρθρο 17

Καταπέλτες.

Οι καταπέλτες αποεπιβίβασης των οχημάτων πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Να χειρίζονται με υδραυλικό ή άλλο ισοδύναμο σύστημα εγκεκριμένο από την Ε.Ε.Π. και ν' ασφαλίζονται στη θέση «ΚΛΕΙΣΤΟΣ».

Το σύστημα αυτό του χειρισμού πρέπει να περιλαμβάνει επιπρόσθετα και χειροκίνητο χειρισμό για την περίπτωση βλάβης του με ενέργεια συστήματος.

2. Στους κλειστούς χώρους οχημάτων να ασφαλίζονται περιφερειακώς και να είναι εφοδιασμένοι με ενδείκτη στη γέφυρα που να δείχνει ότι ο καταπέλτης είναι κλειστός.

3. Να είναι αντοχής τουλάχιστον ισοδύναμης με την αντοχή της αντίστοιχης περιοχής του πλοίου και επαρκούς αντοχής για τη διέλευση των οχημάτων.

4. Τα αντίστοιχα ανοίγματα του σκάφους πρέπει να έχουν ανάλογες ισοδύναμες ενισχύσεις.

5. Όλοι οι καταπέλτες πρέπει να κλείνουν καιροστεγώς.

6. Στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου εφόσον υπάρχει καταπέλτης στην πλώρη πρέπει να υπάρχει και θύρα. Και ο καταπέλτης και η θύρα πρέπει να είναι ανθεκτικές και ασφαλείς. Ο καταπέλτης θα είναι καιροστεγής και η θύρα όσο το δυνατόν καιροστεγής.

7. Στα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, εσωτερικά του καταπέλτη, πρέπει να υπάρχει θύρα ασφαλείας ύψους τουλάχιστον 1,20 μέτρα της έγκρισης της Ε.Ε.Π., σκοπός της οποίας θα είναι η παρεμπόδιση εισόδου θαλασσινού νερού μέσα στο χώρο οχημάτων σε περίπτωση θραύσης ή απώλειας του καταπέλτη. Στα πλοία τοπικών πλόων η διάταξη αυτή δεν είναι υποχρεωτική.

8. Η ασφάλιση του καταπέλτη και της θύρας ασφαλείας, γίνεται πριν από τον απόπλου του πλοίου με ευθύνη του Πλοιάρχου.

Άρθρο 18

Θύρες και δίοδοι επικοινωνίας.

1. Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου.

(α) Εφόσον υπάρχει δίοδος επικοινωνίας μεταξύ του καταστρώματος οχημάτων και του χώρου μηχανών η θύρα πρέπει να είναι στεγανή και να έχει κατώφλι ύψους τουλάχιστον 610 χιλιοστών.

Από το χώρο μηχανών θα υπάρχει μία ακόμη δίοδος διαφυγής έξω από το χώρο στάθμευσης των οχημάτων. Η διαφυγή αυτή μπορεί να είναι και κατακόρυφη.

(β) Το ύψος των κατωφλίων των καθόδων που οδηγούν από το κατάστρωμα των πλευρικών διαδρόμων προς το μηχανοστάσιο ή άλλους χώρους του πλοίου κάτω από αυτό, πρέπει να είναι τουλάχιστον 300 χιλιοστά, οι δε θύρες θα είναι μεταλλικές.

(γ) Απαγορεύεται η ύπαρξη επικοινωνίας ή διόδων από το κατάστρωμα οχημάτων με τους χώρους ενδιαίτησης που ευρίσκονται κάτω από αυτό.

2. Στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου το ύψος των κατωφλίων των θυρών ή καθόδων που οδηγούν από τους κλειστούς χώρους οχημάτων σε άλλους χώρους του πλοίου του αυτού καταστρώματος ή κάτω από αυτό πρέπει να είναι τουλάχιστον 300 χιλιοστά. Οι θύρες αυτές κατά τη διάρκεια του πλου πρέπει να παραμένουν κλειστές.

Άρθρο 19

Επέκταση πρωραίου διαφράγματος συγκρούσεως.

1. Στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου το πρωραίο στεγανό συγκρούσεως πρέπει να επεκτείνεται στεγανά μέχρι το κατάστρωμα, αμέσως επάνω από το κατάστρωμα των στεγανών διαφραγμάτων.

2. Στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου που έχουν πρωραίο καταπέλτη, δεν απαιτείται η επέκταση του πρωραίου στεγανού συγκρούσεως επάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, εφόσον μετά την κατάκλυση της πρωραίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως, τα έξαλα που παραμένουν στο πρωραίο άκρο της γραμμής ορίου βυθίσεως είναι μεγαλύτερα από αυτά που απαιτούνται στο μέσο του πλοίου από τη ΔΣ Γραμμών Φορτώσεως που ισχύει κάθε φορά και που καθορίζονται από τα γεωμετρικά του στοιχεία.

Άρθρο 20

Αριθμός προωστηρίων μηχανών.

1. Τα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κανονισμού «περί αριθμού των προωστηρίων μηχανών και ελικοφόρων αξόνων των επιβατηγών πλοίων», που ισχύει κάθε φορά.

2. Τα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού της προηγούμενης παραγράφου νέα Ε/Γ - Ο/Γ πρέπει να φέρουν δύο προωστήριες μηχανές που θα κινούν ισάριθμους ελικοφόρους άξονες, ανεξάρτητα τύπου προωστηρίων μηχανών.

3. Τα νέα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου, μήκους μεταξύ καθέτων μεγαλύτερου των 75 μέτρων, υποχρεούνται να έχουν πρωραία έλικα διεύθυνσης.

Άρθρο 21

Αερισμός χώρου οχημάτων - μηχανοστασίου.

1. Οι κλειστοί χώροι οχημάτων πρέπει να διαθέτουν εγκαταστάσεις τεχνητού αερισμού οι οποίες να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

(α) Ικανότητα ενέργειας δέκα (10) τουλάχιστον εναλλαγών αέρα την ώρα, του χώρου υπολογιζόμενου κενού.

(β) Ανεξάρτητη λειτουργία από άλλες εγκαταστάσεις αερισμού.

(γ) Ικανότητα λειτουργίας κατά τρόπο που να αποφεύγεται η δημιουργία θυλάκων αέρα.

(δ) Ύπαρξη συστήματος για τη μετάδοση στη γέφυρα οποιασδήποτε διακοπής λειτουργίας της εγκατάστασης αερισμού του χώρου οχημάτων και γενικό διακόπτη για τη διακοπή λειτουργίας όλων των ανεμιστήρων - εξαεριστήρων του χώρου οχημάτων και του μηχανοστασίου, ο οποίος πρέπει να βρίσκεται έξω από τους χώρους αυτούς.

(ε) Στα νέα οχηματαγωγά πλοία, η όλη εγκατάσταση αερισμού - εξαερισμού (κινητήρες, διακόπτες που βρίσκονται μέσα στο χώρο οχημάτων, ηλεκτρολογική εγκατάσταση κ.λπ.) πρέπει να είναι στεγανού τύπου.

2. Οι εγκαταστάσεις τεχνητού αερισμού των κλειστών χώρων οχημάτων. πρέπει να βρίσκονται σε λειτουργία σε όλη τη διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης των οχημάτων και τουλάχιστον 1 ώρα μετά το τέλος της φόρτωσης, καθώς επίσης και σε οποιοδήποτε άλλο χρονικό διάστημα, κατά τη διάρκεια του πλου κρίνεται σκόπιμο και αναγκαίο από τον Πλοίαρχο, ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στο χώρο αυτό, και τις σχετικές παρατηρήσεις της περιπολίας.

3. Όταν μεταφέρονται επικίνδυνα ή οχληρά φορτία οι παραπάνω εγκαταστάσεις πρέπει να λειτουργούν σε όλη τη διάρκεια του πλου.

4. Οι χώροι μηχανοστασίου - λεβητοστασίου και ηλεκτροστασίου πρέπει να αερίζονται με τεχνητό αερισμό που να επιτυγχάνει 30 εναλλαγές αέρα την ώρα, του χώρου υπολογιζόμενου κενού και χωρίς να υπολογίζεται η ποσότητα του αέρα που καταναλώνουν οι προωστήριες μηχανές και οι ηλεκτρομηχανές.

5. Ο αέρας πρέπει να κατανέμεται ομοιόμορφα σε όλο το χώρο σε τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται θύλακες λιμνάζοντα αέρα.

Οι σχετικοί ανεμιστήρες και εξαεριστήρες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με σύστημα διακοπής της λειτουργίας τους, που να βρίσκεται έξω από το χώρο μηχανών σε εύκολα προσιτή θέση.

6. Οι υπόλοιποι χώροι του πλοίου πρέπει να αερίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά στον τομέα αυτό.

7. Όλοι οι αεραγωγοί πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με αεροφράκτες (DAMPERS), που να χειρίζονται έξω από τους χώρους που εξυπηρετούν.

Άρθρο 22

Προϋποθέσεις λειτουργίας ψυκτικών μηχανημάτων.

1. Η λειτουργία των ψυκτικών μηχανημάτων των αυτοκινήτων ψυγείων ή εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS), στους κλειστούς χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων κατά τη διάρκεια του πλου, επιτρέπεται εφόσον είναι απαραίτητη με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Οι ψυκτικές εγκαταστάσεις των οχημάτων ή εμπορευματοκιβωτίων θα τροφοδοτούνται από το πλευρικό κύκλωμα του πλοίου με στεγανούς ή αντιεκρηκτικούς ρευματολήπτες, ή

(β) Θα υπάρχει οποιοδήποτε άλλο σύστημα που κατά την κρίση της ΕΕΠ και ύστερα από έλεγχο των σχετικών στοιχείων παρέχει ισοδύναμο βαθμό ασφαλείας.

Άρθρο 23

Πυροσβεστικά μέσα και πυρίμαχη προστασία.

1. Στα οχηματαγωγά πλοία, εκτός εκείνων που εκτελούν διεθνείς πλόες, εφαρμόζονται οι διατάξεις των Κανονισμών που ισχύουν κάθε φορά για την πυρίμαχη προστασία και τα πυροσβεστικά μέσα των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων, ανάλογα με το είδος του οχηματαγωγού (φορτηγό ή επιβατηγό).

Στα Ο/Γ πλοία διεθνών πλόων εφαρμόζονται οι διατάξεις της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ και, όπου αυτές αναθέτουν ρητά ρύθμιση θεμάτων από την Αρχή της χώρας μέλους της σύμβασης, οι σχετικές διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

2. Ειδικά για τους κλειστούς χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγρ. 3 του παρόντος άρθρου, απαιτούνται συμπληρωματικά από τα παραπάνω τα ακόλουθα:

(α) Σε κάθε χώρο οχημάτων επί του καταστρώματος εξάλων δύο μέσα διαφυγής.

(β) Δύο επίσης μέσα διαφυγής από κάθε χώρο οχημάτων που βρίσκεται κάτω από το κατάστρωμα εξάλων, ένα τουλάχιστον από τα οποία θα είναι ανεξάρτητο από στεγανές πόρτες.

Η Ε.Ε.Π. μπορεί να επιτρέψει να υπάρχει ένα μόνο μέσο διαφυγής από τους χώρους οχημάτων που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα εξάλων, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση, τη θέση και το μέγεθος του χώρου.

(γ) Το ένα τουλάχιστον από τα μέσα διαφυγής των εδαφίων (α) και (β) αυτής της παραγράφου θα είναι μία πυρίμαχη προστατευμένη και περιφραγμένη κλίμακα, η οποία θα εξασφαλίζει συνεχή προστασία από τη φωτιά μέχρι το κατάστρωμα επιβίβασης στα σωστικά μέσα του πλοίου.

(δ) Τα μέσα διαφυγής πρέπει να βρίσκονται στη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση μεταξύ τους και το πλάτος των κλιμάκων δε θα είναι μικρότερο από 70 εκατοστά.

Ένα από τα μέσα αυτά διαφυγής μπορεί να είναι και κατακόρυφη κλίμακα.

Οι ανελκυστήρες δεν θεωρούνται μέσα διαφυγής.

(ε) Για τον προσδιορισμό της τιμής αντοχής, κατά της πυρκαϊάς των

καταστρωμάτων και διαφραγμάτων με τα οποία χωρίζονται οι χώροι οχημάτων μεταξύ τους και με τους άλλους χώρους του πλοίου, οι χώροι οχημάτων λογίζονται σαν χώροι φορτίου.

Στα πλοία που πληρούν τις απαιτήσεις της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 74 (SOLAS 74) και των τροποποιήσεων αυτής, οι χώροι οχημάτων λογίζονται ως «χώροι ειδικής κατηγορίας», όπως ορίζονται σ' αυτή.

Όπου η υποδιαίρεση των χώρων οχημάτων με κατακόρυφες κύριες ζώνες δεν είναι πρακτικά δυνατή, πρέπει να προβλέπεται ισοδύναμη προστασία, βασιζόμενη στην κατασκευή οριζοντίων ζωνών ικανών να ελέγχουν και να περιορίζουν την πυρκαϊά, και στην εγκατάσταση ενός αποτελεσματικού μόνιμου συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς. Η δημιουργούμενη από την οριζόντια υποδιαίρεση ζώνη, μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα από ένα κατάστρωμα οχημάτων με την προϋπόθεση ότι το ύψος της δεν θα είναι μεγαλύτερο από 10 μέτρα.

Καταστρώματα που χωρίζουν οριζόντιες ζώνες από άποψη πυρίμαχης προστασίας πρέπει να είναι κλάσης τουλάχιστον ΑΟ.

(στ) Μέσα στο χώρο οχημάτων πρέπει να υπάρχουν:

ι) Μόνιμο σύστημα αυτόματης ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς με ενδείχτη (οπτικής και ακουστικής σήμανσης) στη γέφυρα.

(ιι) Επαρκής αριθμός χειροκίνητων αναγγελτήρων πυρκαϊάς από τους οποίους ο ένας θα είναι τοποθετημένος κοντά στην είσοδο και έξοδο του χώρου οχημάτων.

(ιιι) Μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με ραντισμό νερού υπό πίεση (DRENCHER) που να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) Οι κεφαλές ραντισμού του συστήματος πρέπει να είναι ανοικτού τύπου και κατασκευασμένες με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματικός διασκορπισμός του νερού μέσα στους χώρους τους οποίους θα προστατεύουν.

Το σύστημα θα έχει την ικανότητα παροχής ποσότητας 3,5 λίτρων νερού στο τετραγωνικό μέτρο και σε ένα πρώτο λεπτό, για χώρους με ύψος όχι μεγαλύτερο των 2.5 μέτρων και 5 λίτρων τουλάχιστον στο τετραγωνικό μέτρο και σε ένα πρώτο λεπτό όταν το ύψος των χώρων υπερβαίνει τα 2.5 μέτρα.

(2) Η πίεση του νερού πρέπει να είναι επαρκής ώστε να εξασφαλίζεται ικανοποιητικός διασκορπισμός αυτού.

(3) Το σύστημα πρέπει να καλύπτει ολόκληρο το πλάτος του καταστρώματος οχημάτων και μπορεί να διαιρείται σε ζώνες μήκους όχι μικρότερου των 20 μέτρων.

Στις περιπτώσεις που το κατάστρωμα του χώρου οχημάτων υποδιαιρείται κατά το διάμηκες με φραχτές, κλάσης τουλάχιστον ΑΟ ή περιφράγματα κλιμακοστασίων, ή άλλων χώρων, το πλάτος των ζωνών μπορεί να είναι από την πλευρά του πλοίου μέχρι τη διαμήκη φραχτή ή το περίφραγμα.

(4) Τα επιστόμια χειρισμού των ζωνών του συστήματος πρέπει να τοποθετούνται σε θέση εύκολα προσιτή που μπορεί να συνορεύει με τον υπό προστασία χώρο, αλλά έξω από αυτόν, ώστε πυρκαϊά που θα εκδηλωθεί μέσα στο χώρο να μην κάνει απρόσιτο το σταθμό των επιστομίων.

Προς το σταθμό των επιστομίων χειρισμού του συστήματος πρέπει να προβλέπεται πρόσβαση από το χώρο οχημάτων και από άλλο χώρο. Μέσα στο χώρο των επιστομίων χειρισμού των ζωνών πρέπει να υπάρχει επαρκής αερισμός.

(5) Η τροφοδότηση του συστήματος με νερό πρέπει να επιτυγχάνεται με αντλία ή αντλίες, ανεξάρτητες από τις αντλίες πυρκαϊάς του πλοίου. Οι αντλίες πυρκαϊάς του πλοίου πρέπει να μπορούν να συνδέονται με το σύστημα, με ανεπίστροφη χοχλιωτή βαλβίδα, έτσι ώστε να εμποδίζεται η ροή του νερού προς το δίκτυο πυρκαϊάς όταν τροφοδοτείται το σύστημα.

(6) Οι αντλίες του συστήματος πρέπει να είναι ικανές να τροφοδοτήσουν σε κάθε στιγμή και ταυτόχρονα, επαρκή ποσότητα νερού στην απαιτούμενη πίεση, στις κεφαλές ραντισμού τουλάχιστον δύο μεγαλύτερων συνεχομένων ζωνών.

Από τη θέση που βρίσκονται τα επιστόμια των ζωνών, πρέπει να προβλέπονται μέσα τηλεχειρισμού των αντλιών.

(7) Η ΕΕΠ μπορεί να επιτρέψει τη χρήση οποιουδήποτε άλλου μόνιμου συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς, το οποίο έχει αποδειχθεί ότι μπορεί να ελέγχει το ίδιο αποτελεσματικά και να σβήνει τις πυρκαϊές που πιθανόν να εκδηλωθούν, στους χώρους οχημάτων.

(8) Συστήματα κατάσβεσης πυρκαϊάς, με αέρια ή αφρό που έχουν γίνει αποδεκτά από την ΕΕΠ σε αναγνωρισμένα επιβατηγά πλοία μέχρι τη δημοσίευση αυτού του Κανονισμού, σε κλειστούς χώρους οχημάτων, εξακολουθούν να γίνονται αποδεκτά.

(ζ) Μεταξύ γέφυρας και χώρου οχημάτων πρέπει να εξασφαλίζεται ικανοποιητική επικοινωνία με τηλεφωνική ή μικρομεγαφωνική εγκατάσταση αμφίπλευρης συνεννόησης.

(η) Μέσα στους κλειστούς χώρους οχημάτων, πρέπει να ενεργείται αποτελεσματική υπηρεσία περιπολίας όπως αυτή προβλέπεται από τον Κανονισμό «περί πυροσβεστικών μέσων των πλοίων» που ισχύει κάθε φορά. Για οχηματαγωγά πλοία που δεν υποχρεούνται στη διατήρηση υπηρεσίας περιπολίας, αυτή θα ενεργείται κατά την κρίση του πλοιάρχου, ανάλογα με τη διάρκεια του πλου και το είδος του φορτίου.

(θ) Κάθε κλειστός χώρος οχημάτων πρέπει να διαθέτει τον ακόλουθο πυροσβεστικό εξοπλισμό:

(1) Λήψεις πυρκαϊάς με εύκαμπτους σωλήνες και ακροσωλήνια διπλής χρήσης (προβολής και ραντισμού) κατά τέτοιο τρόπο διατεταγμένες, ώστε τουλάχιστον δύο προβολές νερού, κάθε μία από ένα απλό κομμάτι εύκαμπτου σωλήνα, που δεν προέρχονται από την ίδια λήψη, να μπορούν να φθάσουν σε οποιοδήποτε μέρος του χώρου οχημάτων.

(2) Μία συσκευή παραγωγής μηχανικού αφρού, με δοχείο 20 λίτρων υγρού, με την προϋπόθεση ότι δύο (2) τουλάχιστον τέτοιες συσκευές είναι διαθέσιμες στο πλοίο, για χρήση στους χώρους αυτούς.

(3) Φορητούς πυροσβεστήρες εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλους για την κατάσβεση πυρκαϊών που προέρχονται από ηλεκτρική πηγή ή υγρά καύσιμα, κατανεμημένους έτσι ώστε ένας πυροσβεστήρας ν' αντιστοιχεί σε 125 $μ^2$. Δύο από τους πυροσβεστήρες αυτούς πρέπει να είναι τοποθετημένοι κοντά στην είσοδο και έξοδο των οχημάτων.

3. Στους κλειστούς χώρους οχημάτων των φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων ή των επιβατηγών οχηματαγωγών κλειστού τύπου που μεταφέρουν μόνο οδηγούς και συνοδηγούς, πρόσθετα από αυτά που προβλέπονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου απαιτούνται τα ακόλουθα:

(α) Μέσα στο χώρο οχημάτων πρέπει να υπάρχει μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με αέριο, που να πληροί τις απαιτήσεις για χώρους φορτίου της Δ.Σ. περί ασφάλειας της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα που ισχύει κάθε φορά.

(β) Αντί του μόνιμου συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς του παραπάνω εδαφίου, μπορεί να υπάρχει μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με ραντισμό νερού υπό πίεση, που να πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (στ) (ιιι) αυτού του άρθρου ή μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με αφρό υψηλής εκτόνωσης, εφόσον με το σύστημα αυτό παρέχεται ισοδύναμη προστασία κατά της πυρκαϊάς.

(γ) Μέσα στους χώρους οχημάτων πρέπει να υπάρχουν φορητοί πυροσβεστήρες οι οποίοι να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (θ) (3) αυτού του άρθρου.

4. Στους χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου, απαιτούνται για την καταπολέμηση της πυρκαϊάς τα ακόλουθα:

(α) Λήψεις πυρκαϊάς επαρκείς σε αριθμό, ώστε τουλάχιστον δύο προβολές νερού, από διαφορετικές λήψεις, να μπορούν να φθάσουν σε οποιοδήποτε σημείο του χώρου οχημάτων.

(β) Φορητούς πυροσβεστήρες οι οποίοι να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 2(θ) (3) αυτού του άρθρου και σε αριθμό που ν' αντιστοιχεί ένας σε κάθε 80$μ^2$ επιφάνειας του καταστρώματος οχημάτων.

5. Σε κλειστούς χώρους οχημάτων επιβατηγών πλοίων που δεν είναι χαρακτηρισμένα οχηματαγωγά, εφαρμόζονται κατά το δυνατόν οι απαιτήσεις της παραγράφου 2 αυτού του άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΠΛΟΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΕΞΩ ΑΠΟ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΕΣ Ή ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Άρθρο 24

Προϋποθέσεις εκτέλεσης πλόων οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου έξω από προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές.

1. Η εκτέλεση πλόων οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου έξω από προστατευμένες περιοχές επιτρέπεται μόνο όταν τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται σαν φορτηγά.

2. Αντοχή σκάφους.

(α) Η αντοχή του σκάφους για την εκτέλεση τέτοιων πλόων πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις των διατάξεων που ισχύουν κάθε φορά και να αποδεικνύεται με την υποβολή στην ΕΕΠ των απαιτουμένων σχεδίων και μελετών.

(β) Πλοία εντεταγμένα σε κλάση νηογνώμονα ή κατασκευασμένα με σχέδια εγκεχριμένα από νηογνώμονα, έστω και εάν δεν έχουν ενταχθεί στην κλάση του ή έχουν παύσει να διατηρούν την κλάση του για αίτια που δεν αφορούν την αντοχή τους, δεν υποχρεούνται να υποβάλουν στην ΕΕΠ μελέτη αντοχής, εφόσον εκτελούν την κατηγορία των πλόων που αναφέρεται στην κλάση τους ή για την οποία έχουν εγκριθεί τα σχέδια

τους, θεωρημένα αντίγραφα των οποίων πρέπει να έχουν υποβληθεί στην ΕΕΠ, και το πλοίο ανταποκρίνεται προς αυτά.

3. Αποχέτευση - θυρίδες εκροής.

(α) Οι θυρίδες εκροής σε κάθε πλευρά θα έχουν συνολική διατομή τουλάχιστον:

$A = \frac{L}{30}$ τετραγωνικά μέτρα, όπου:

L = μήκος καταστρώματος οχημάτων σε μέτρα.

Τα παραπάνω ανοίγματα πρέπει να βρίσκονται όσο το δυνατό πιο κοντά στο κατάστρωμα, να είναι κατανεμημένα έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η πληρέστερη εξαγωγή των νερών και να είναι εφοδιασμένα με μέσα κλεισίματος που να μην επιτρέπουν την εισαγωγή νερών από τη θάλασσα.

Τα κλεισίματα αυτά πρέπει να είναι τέτοιας κατασκευής ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία τους σε κάθε περίπτωση.

(β) Εκτός από τα παραπάνω ανοίγματα, πρέπει να κατασκευάζονται ευδιαίοι (μπούνια), ένας τουλάχιστον από κάθε πλευρά, όχι μικρότερης διαμέτρου από 150 χιλιοστά.

Η θέση των ευδιαίων αυτών πρέπει να βρίσκεται στο χαμηλότερο σημείο του χώρου οχημάτων στην έμφορτη διαγωγή του πλοίου. Οι ευδιαίοι αυτοί πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ανεπίστροφη βαλβίδα στην πλευρά του σκάφους, να είναι ισχυρής κατασκευής και να προστατεύονται με δικτυωτό πλέγμα το οποίο θα τοποθετείται στο κατάστρωμα και δεν θα επηρεάζει ουσιαστικά την καθαρή διατομή των οχετών.

4. Γραμμές φόρτωσης - Ύψος πρώρας.

(α) Στα πλοία της κατηγορίας αυτού του Κεφαλαίου εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις του Κανονισμού «περί γραμμών φορτώσεως πλοίων εκτελούντων πλόες εσωτερικού», που ισχύει κάθε φορά.

(β) Εκτός των παραπάνω μπορεί να εφαρμοστούν και οι επόμενες εναλλακτικές διατάξεις για το απαιτούμενο ύψος στην πρωραία κάθετο.

(ι) Σε απόσταση τουλάχιστον 0,05 του μήκους μεταξύ των καθέτων του πλοίου, που μετράται από την πρωραία κάθετο, μπορεί να τοποθετείται δεύτερη πόρτα καιροστεγούς τύπου.

Για το τμήμα του χώρου οχημάτων, μεταξύ καταπέλτη και δεύτερης πόρτας πρέπει να προβλέπονται μέσα κλεισίματος της οροφής κατά τον πλου, καιροστεγούς τύπου.

(ιι) Η απόσταση της οροφής του παραπάνω χώρου από την ίσαλο θέρους στην πρωραία κάθετο δεν πρέπει να είναι μικρότερη από αυτή που προβλέπεται από τις αντίστοιχες διατάξεις της Δ.Σ.Γ.Φ. 1966.

(ιιι) Στον παραπάνω κλειστό κατά τη διάρκεια του πλου, χώρο του προστέγου, πρέπει να προβλέπονται μέσα απάντλησης των νερών, με σωλήνα διαμέτρου όχι μικρότερης των 50 χιλιοστών.

Ο σωλήνας αυτός θα είναι συνδεδεμένος διαμέσου επιστομίων και φίλτρων με αντλία ικανοποιητικής δυνατότητας απαντλήσεως νερών.

5. Ευστάθεια στην άθικτη κατάσταση.

Εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κανονισμού «περί ευστάθειας φορτηγών πλοίων», που ισχύει κάθε φορά.

6. Λοιπές απαιτήσεις εκτέλεσης πλόων.

Για την εκτέλεση πλόων εκτός προστατευμένων περιοχών, από οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου που χρησιμοποιούνται σαν φορτηγά, πρέπει να ικανοποιούνται και οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις:

(α) Ο πλους θα εκτελείται εφόσον οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή πρόκειται να επικρατήσουν, στη διαδρομή του πλου, σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο της ΕΜΥ δεν είναι έντασης πάνω από 6 BEAUFORT. Η απαίτηση αυτή πρέπει να σημειώνεται στο ΠΓΕ του πλοίου.

(β) Το φορτίο θα είναι κατανεμημένο, στοιβαγμένο και εχμασμένο επάνω στο κατάστρωμα σύμφωνα με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης.

(γ) Θα καθορίζονται λιμάνια καταφυγής ή ασφαλούς αγκυροβολίας, κατά το μήκος της διαδρομής του πλου.

Για την τήρηση των πιο πάνω πρόσθετων απαιτήσεων υπεύθυνος είναι ο Πλοίαρχος του πλοίου.

Άρθρο 25

Περιπτώσεις εκτέλεσης εκτάκτων μεμονωμένων πλόων έξω από προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές, οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου που χρησιμοποιούνται σαν φορτηγά.

Η ΕΕΠ επιτρέπει κατ' εξαίρεση την εκτέλεση πλόων εκτός προστατευμένων ή ειδικά προστατευμένων περιοχών, σε οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου που χρησιμοποιούνται σαν φορτηγά και δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 24, εφόσον υπάρχουν βασικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Δεν προσφέρεται για την εκτέλεση μεταφορών στην περιοχή άλλο κατάλληλο πλοίο ή εναλλακτικό μεταφορικό μέσο ξηράς.

(β) Το πλοίο κρίνεται κατάλληλο από πλευράς κατασκευής και λοιπών χαρακτηριστικών για τη συγκεκριμένη περίπτωση.

(γ) Η συνολική διαδρομή του πλου από το αρχικό λιμάνι φόρτωσης μέχρι το τελικό λιμάνι εκφόρτωσης δεν υπερβαίνει τα εξήντα (60) ναυτικά μίλια και το πλοίο δεν απομακρύνεται από τις ακτές περισσότερο από δέκα (10) ναυτικά μίλια.

(δ) Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή πρόκειται να επικρατήσουν στη διαδρομή του πλου, σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο της ΕΜΥ δεν θα είναι έντασης μεγαλύτερης των 5 βαθμών της κλίμακας BEAUFORT.

(ε) Εξασφαλίζεται η κατανομή του φορτίου, η στοιβασία και έχμασή του, κατά τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και δεν παραβιάζεται το επιτρεπόμενο όριο αντοχής του καταστρώματος.

(στ) Τα σωστικά μέσα του πλοίου είναι ανάλογα του επιχειρούμενου πλου και υπάρχει η δυνατότητα τηλεπικοινωνιακής επαφής μεταξύ πλοίου και ξηράς.

Άρθρο 26

Εκτέλεση πλόων από οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου εκτός προστατευμένων ή ειδικά προστατευμένων περιοχών για δεξαμενισμό ή ετήσια επιθεώρηση.

Τα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μέσα σε προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές μπορούν μετά από έγκριση της ΕΕΠ να πλέουν χωρίς φορτίο και επιβάτες προς Πειραιά ή άλλες περιοχές για εκτέλεση δεξαμενισμού, ετήσιας επιθεώρησης, διενέργεια επισκευής ή μετασκευής υπό τον όρο ότι θα τηρούνται βασικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις, που θα ελέγχονται από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές.

(α) Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή πρόκειται να επικρατήσουν, στη διαδρομή του πλου, σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο της ΕΜΥ δεν θα είναι έντασης μεγαλύτερης των 5 βαθμών της κλίμακας BEAUFORT.

(β) Καθορίζεται από τον Πλοίαρχο διαδρομή ώστε σε περίπτωση επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών να είναι δυνατή η προσέγγιση του πλοίου σε ασφαλή αγκυροβόλια για προστασία, μέχρι βελτίωσης του καιρού.

(γ) Υπάρχει δυνατότητα τηλεπικοινωνιακής επαφής μεταξύ πλοίου και ξηράς.

(δ) Το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου δεν απομακρύνεται από τις ακτές περισσότερο από δέκα (10) ναυτικά μίλια, εκτός εάν αυτό δεν είναι φυσικά δυνατό.

Άρθρο 27

Εκτέλεση πλόων οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου από λιμάνια του εσωτερικού σε λιμάνια του εξωτερικού ή μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού.

1. Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου όταν χρησιμοποιούνται σαν φορτηγά και πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 24 μπορούν να εκτελούν πλόες από λιμάνια του εσωτερικού προς λιμάνια του εξωτερικού, εφόσον οι περιοχές εκτέλεσης των πλόων είναι αντίστοιχης έκτασης και χαρακτηριστικών με τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

2. Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, προκειμένου να απασχοληθούν σαν φορτηγά ή επιβατηγά μεταξύ λιμανιών της ίδιας χώρας στο εξωτερικό πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των αντίστοιχων κατηγορικών πλόων μεταξύ Ελληνικών λιμανιών.

3. Εάν ο πλους μετάβασης από το λιμάνι του εσωτερικού προς το λιμάνι του εξωτερικού, δεν είναι αντίστοιχης κατηγορίας με τους πλόες που επιτρέπεται να εκτελεί το πλοίο ανάλογα με την κατηγορία του, ο πλους αυτός θα εκτελείται με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Χωρίς φορτίο και επιβάτες.

(β) Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή πρόκειται να επικρατήσουν, στη διαδρομή του πλου, σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο της ΕΜΥ δεν θα είναι έντασης μεγαλύτερης των 5 βαθμών της κλίμακας BEAUFORT.

(γ) Λαμβάνονται από τον Πλοίαρχο όλα τα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή εκτέλεση του συγκεκριμένου πλου.

(δ) Υπάρχει δυνατότητα τηλεπικοινωνιακής επαφής μεταξύ πλοίου και ξηράς ή μεταξύ πλοίου και άλλων πλοίων της περιοχής εκτέλεσης του πλου.

(ε) Τα σωστικά μέσα του πλοίου είναι ανάλογα του επιχειρουμένου πλου για φορτηγά πλοία.

(στ) Πριν από τον απόπλου καθορίζεται από τον Πλοίαρχο η διαδρομή του πλου, καθώς και οι λιμένες καταφυγής ή ασφαλή αγκυροβόλια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΦΟΡΤΩΣΗ - ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ - ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 28

Εφαρμογή - Ευθύνη Πλοιάρχου.

1. Το Κεφάλαιο αυτό έχει εφαρμογή σε όλα τα οχηματαγωγά πλοία εκτός από τις διατάξεις εκείνες που αναφέρονται ρητά σε συγκεκριμένους τύπους, ή κατηγορίες πλοίων ή πλόων.

2. Η εποπτεία, η παρακολούθηση και ο έλεγχος για τη φόρτωση, στοιβασία και ασφαλή τοποθέτηση των οχημάτων ανήκει στην ευθύνη του Πλοιάρχου και των αρμοδίων Αξιωματικών που ορίζονται έγγραφα από αυτόν σαν υπεύθυνοι χώρου οχημάτων. Ο Πλοίαρχος και οι παραπάνω Αξιωματικοί παίρνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου, τη ναυτική τέχνη και εμπειρία, τα χαρακτηριστικά του πλοίου και τις ειδικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν κατά τη φόρτωση, εκφόρτωση και τη μεταφορά των οχημάτων κατά τη διάρκεια του πλου, έτσι ώστε να επιτυγχάνονται τα υψηλότερα δυνατά επίπεδα ασφαλείας.

3. Επικεφαλής των Αξιωματικών που ορίζονται από τον Πλοίαρχο σύμφωνα με την παράγραφο 2 αυτού του άρθρου, τίθεται ο Ύπαρχος ή ο Υποπλοίαρχος του πλοίου. Οι Αξιωματικοί αυτοί εποπτεύουν και κατευθύνουν τους υπεύθυνους φόρτωσης στην εκτέλεση των εργασιών που προβλέπονται από το Κεφάλαιο αυτό.

Άρθρο 29

Υπεύθυνοι φόρτωσης

1. Για την εκτέλεση των εργασιών φόρτωσης, εκφόρτωσης, στοιβασίας και ασφαλούς τοποθέτησης των οχημάτων, καθώς και για τη διενέργεια τυχόν αναγκαίων συμπληρωματικών εργασιών ανάλογα με τις συνθήκες του πλου, ορίζονται έγγραφα από τον Πλοίαρχο «υπεύθυνοι φόρτωσης». Οι υπεύθυνοι φόρτωσης επιλέγονται από το κατώτερο προσωπικό καταστρώματος του πλοίου.

2. Ο αριθμός των προσώπων που θα ασχολούνται με τις παραπάνω εργασίες, καθορίζεται από τον Πλοίαρχο ανάλογα με τη χωρητικότητα του χώρου οχημάτων, το είδος των οχημάτων που παραλαμβάνει συνήθως, τη διάρκεια του ταξιδιού και τις ειδικές συνθήκες που αντιμετωπίζει.

3. Οι υπεύθυνοι φόρτωσης, κατά τη διάρκεια της εργασίας τους φέρουν πάντοτε τη στολή τους και κατάλληλη ειδική πινακίδα με το όνομά τους και την ένδειξη «υπεύθυνος φόρτωσης».

Άρθρο 30

Υποχρεώσεις υπευθύνων φόρτωσης

1. Οι «υπεύθυνοι φόρτωσης» εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου και ειδικότερα:

(α) Μεριμνούν για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των οχημάτων η οποία πρέπει να διενεργείται με τάξη και κατά τρόπο που να αποκλείει τη δημιουργία προβλημάτων. Για το σκοπό αυτό καθοδηγούν κατάλληλα τους οδηγούς μέχρι την πλήρη ακινητοποίηση των οχημάτων τους ή την έξοδό τους από το πλοίο. Για τα θέματα προτεραιότητας και ευταξίας συνεργάζονται με τα λιμενικά όργανα και συμμορφώνονται προς τις οδηγίες τους.

(β) Μεριμνούν για την ασφαλή στοιβασία και τοποθέτηση των οχημάτων στους χώρους οχημάτων των πλοίων σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου.

(γ) Απαγορεύουν τη φόρτωση οχημάτων των οποίων το βάρος ανά τροχό ή άξονα υπερβαίνει το επιτρεπόμενο από την αντοχή του καταστρώματος, καθώς και εκείνων που μπορούν να δημιουργήσουν κινδύνους στην ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

(δ) Ελέγχουν και διατηρούν τα καταστρώματα οχημάτων καθαρά και απαλλαγμένα από κάθε υγρό που μπορεί να διευκολύνει την ολίσθηση των οχημάτων.

(ε) Απαγορεύουν στους χώρους οχημάτων:

(1) Τη στοιβασία των οχημάτων κατά το εγκάρσιο εκτός των αυτοκινήτων Ι.Χ. και των τρικύκλων.

(2) Την εκτέλεση των εργασιών που μπορεί να δημιουργήσουν πηγές ανάφλεξης.

(3) Τη μετακίνηση των οχημάτων σε όλη τη διάρκεια του πλου, εκτός αν ειδικοί λόγοι το επιβάλουν και μόνο ύστερα από έγκριση του πλοιάρχου.

(4) Οποιαδήποτε εργασία συντήρησης ή επισκευής των οχημάτων.

(5) Το κάπνισμα. Ενδεικτικές πιναχίδες για την απαγόρευση αυτή πρέπει να υπάρχουν σε εμφανή σημεία του χώρου οχημάτων.

(6) Την παραμονή και επίσκεψη επιβατών εκτός από τους οδηγούς τους κατά την είσοδο και έξοδο των οχημάτων.

Άρθρο 31

Υποχρεώσεις Οδηγών

1. Οι οδηγοί των οχημάτων που πρόκειται να φορτωθούν σε οχηματαγωγά πλοία, οφείλουν πριν από την άφιξή τους στο χώρο αναμονής για φόρτωση να έχουν προβεί σε έλεγχο των οχημάτων τους και του φορτίου που φέρουν, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν θα δημιουργηθεί κίνδυνος κατά τη φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωσή τους.

Ο έλεγχος αυτός περιλαμβάνει τη γενική κατάσταση του οχήματος, της μηχανής, των διαφόρων συστημάτων λειτουργίας και του φορτίου που φέρει.

2. Ειδικότερα οι οδηγοί υποχρεούνται να:

(α) Παρέχουν ακριβείς πληροφορίες στους υπεύθυνους φόρτωσης του πλοίου και τις Λιμενικές Αρχές για το βάρος και το είδος του μεταφερόμενου φορτίου και το μικτό βάρος του οχήματος.

(β) Ελέγχουν και βεβαιώνουν ότι το όχημά τους δεν παρουσιάζει βλάβη και ελαττώματα που επηρεάζουν την αντοχή του και την καλή λειτουργία του.

(γ) Ελέγχουν ότι το όχημά τους δεν παρουσιάζει διαρροές και απώλειες λιπαντικών, νερών ή καυσίμων.

(δ) Ελέγχουν ότι τα μεταφερόμενα φορτία είναι ασφαλισμένα ώστε να αποκλείεται η μετατόπισή τους από τις κινήσεις του πλοίου, τα βαριά φορτία έχουν τοποθετηθεί στη χαμηλότερη δυνατή θέση, ότι το φορτίο δεν είναι έξω από τα όρια του πλάτους, ύψους και μήκους, που καθορίζονται από τον επιτρεπόμενο ωφέλιμο χώρο φόρτωσης του οχήματος.

(ε) Εξασφαλίζουν την ευκρινή σήμανση του μεγαλύτερου επιτρεπόμενου μικτού βάρους του οχήματος έτσι ώστε να διαπιστώνεται ότι δεν υπερβαίνει σε καμιά περίπτωση το επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα ή τροχό του καταστρώματος οχημάτων.

(στ) Θέτουν εκτός λειτουργίας την ηλεκτρική εγκατάσταση του οχήματος, αφαιρούν το κλειδί που βάζει σε λειτουργία τη μηχανή, ασφαλίζουν το χειρόφρενο και βεβαιώνονται ότι ο μοχλός των ταχυτήτων είναι στη θέση της μικρότερης σχέσης μετάδοσης.

(ζ) Συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των υπευθύνων φόρτωσης κατά την είσοδο, έξοδο και στοιβασία των οχημάτων.

(η) Απομακρύνονται αμέσως μετά τη στοιβασία του οχήματος από το χώρο των οχημάτων.

Η παραμονή στα οχήματα και η επίσκεψη του χώρου οχημάτων απαγορεύεται κατά τη διάρκεια του πλου,εκτός αν ειδικοί λόγοι το επιβάλουν, οπόταν επιτρέπεται μόνον ύστερα από έγκριση των υπεύθυνων φόρτωσης.

(θ) Έχουν τη μηχανή σε λειτουργία μόνο για τον απόλυτα αναγκαίο χρόνο για την είσοδο και έξοδο των οχημάτων.

(ι) Μη μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, εκτός αν πρόκειται για δρομολόγιο, στο οποίο η μεταφορά αυτή επιτρέπεται, οπότε δηλώνουν λεπτομερώς, το είδος, τις ιδιότητες, τη συσκευασία και την ποσότητα.

3. Κατά τον κατάπλου του πλοίου και την προετοιμασία εκφόρτωσης, η είσοδος των οδηγών στο χώρο οχημάτων επιτρέπεται μετά από σχετική αναγγελία. Η θέση σε λειτουργία των μηχανών των οχημάτων γίνεται πάντοτε μετά από υπόδειξη των υπευθύνων φόρτωσης του πλοίου και μόνο όταν ο χώρος είναι ελεύθερος για την άμεση έξοδο του οχήματος.

4. Κατά την άφιξή τους το χώρο του λιμανιού προς φόρτωση, συμμορφώνονται με ακρίβεια στις οδηγίες των Λιμενικών Αρχών και ακολουθούν την προτεραιότητα που καθορίζουν οι υπεύθυνοι για την κίνηση στο λιμάνι.

Άρθρο 32

Στοιβασία οχημάτων

1. Για την ασφαλή εκτέλεση του πλου διενεργείται πριν από τον απόπλου στοιβασία των οχημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου, τα στοιχεία ευσταθείας του πλοίου, τα ειδικά χαρακτηριστικά του και τις συνθήκες του ταξιδιού.

2. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για την κατανομή των οχημάτων ανάλογα με το βάρος τους έτσι ώστε να μην προκαλούν ροπές κλίσης κατά

το εγκάρσιο του πλοίου.

Εφόσον κρίνεται αναγκαίο, πρέπει να γίνεται ανακατανομή των οχημάτων σε όλες τις φορτοεκφορτώσεις οχημάτων κατά τις ενδιάμεσες προσεγγίσεις του πλοίου.

3. Κατά τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων πέραν των άλλων προϋποθέσεων, κατά τη στοιβασία διενεργείται και κατάλληλος διαχωρισμός των οχημάτων ανάλογα με τις ιδιότητες των φορτίων που μεταφέρουν και σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις και τις απαιτήσεις των Παραρτημάτων III, IV, V και VI αυτού του Κανονισμού.

4. Εκτός από τα παραπάνω, κατά τη στοιβασία πρέπει να ικανοποιούνται επιπρόσθετα οι παρακάτω απαιτήσεις:

(α) Να επιτρέπεται η προσπέλαση στα μέλη του πληρώματος και στα φορητά πυροσβεστικά μέσα σε μία τουλάχιστον πλευρά για οποιοδήποτε όχημα.

Της απαίτησης αυτής εξαιρούνται τα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου που φέρουν πλευρικούς υπερυψωμένους διαδρόμους και για το τμήμα του καταστρώματος που εκτείνονται οι διάδρομοι αυτοί.

(β) Να αφήνονται ελεύθεροι διάδρομοι για να μην εμποδίζεται η πρόσβαση των μελών του πληρώματος σε χώρους ή σημεία ελέγχου του πλοίου που πρέπει να είναι προσιτά σε περίπτωση ανάγκης και με οποιεσδήποτε συνθήκες. (Σταθμοί πυρκαϊάς, τηλεχειριστήρια επιστομίων δικτύου σεντινών, πρωραίος ή πρυμναίος καταπέλτης κ.λπ.).

(γ) Να μην παραμένουν κατά τη διάρκεια του πλου, οχήματα στους ανελκυστήρες και στα κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες).

5. Οι χώροι και τα σημεία ελέγχου καθώς και οι διάδρομοι προσπέλασης προς αυτούς στα καταστρώματα οχημάτων πρέπει να είναι σημασμένοι με κίτρινη και μαύρη διαγράμμιση. Η στοιβασία οχημάτων ή φορτίων επάνω στα καθοριζόμενα από τη διαγράμμιση αυτή τμήματα του καταστρώματος οχημάτων, απαγορεύεται.

6. Η διαγράμμιση των καταστρωμάτων οχημάτων γίνεται σύμφωνα με σχέδιο εγκεκριμένο από την ΕΕΠ, αντίγραφο του οποίου αναρτάται σε ευδιάκριτο σημείο του χώρου οχημάτων. Σχετικό σχεδιάγραμμα περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο στοιβασίας και στερέωσης οχημάτων.

7. Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων της παραγράφου 4 αυτού του άρθρου, τα οχήματα και ειδικότερα τα βαριά, πρέπει να στοιβάζονται έτσι ώστε η απόσταση μεταξύ οχημάτων και οχημάτων και πλευρών του πλοίου να είναι η μικρότερη δυνατή, προκειμένου να εμποδίζεται ενδεχόμενη μετατόπισή τους κατά το εγκάρσιο του πλοίου.

8. Σε πλοία στα οποία λόγω ειδικών χαρακτηριστικών η διάταξη του εδαφίου (β) της παρ. 4 αυτού του άρθρου δεν είναι πρακτικά εφαρμόμιση, μπορεί να γίνει δεκτή άλλη ρύθμιση ύστερα από μελέτη που θα υποβληθεί από τους ενδιαφερόμενους στην ΕΕΠ και θα εγκριθεί από αυτήν σαν ισοδύναμη.

9. Για τη συμμόρφωση των πλοίων προς τις διατάξεις των παραγράφων 5, 6 και 8 αυτού του άρθρου παρέχεται προθεσμία μέχρι την προσεχή ετήσια επιθεώρηση, υπό την προϋπόθεση ότι το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από τη θέση σε ισχύ του Κανονισμού αυτού είναι τουλάχιστον 6 μήνες.

Άρθρο 33

Ασφαλής τοποθέτηση οχημάτων

1. Επιπρόσθετα προς τις διατάξεις για τη στοιβασία, τα οχήματα πρέπει να τοποθετούνται σε κατάλληλες θέσεις και να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα, έτσι ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος μετακίνησής τους κατά τη διάρκεια του πλου με οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες.

2. Τα φορτηγά οχήματα των οποίων το μικτό βάρος υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τοποθετούνται έτσι ώστε η κατά το εγκάρσιο απόσταση μεταξύ τους και μεταξύ των οχημάτων και των πλευρών του πλοίου να είναι η μικρότερη δυνατή και να μην υπερβαίνει κατά μέσον όρο τα 0,50 μ.

3. Όλα τα οχήματα, εκτός από αυτά που αναφέρονται στην παράγραφο 2 αυτού του άρθρου, όπως αυτοκίνητα ΙΧ, λεωφορεία, πούλμαν, τρίκυκλα, φορτηγά συνολικού βάρους κάτω από 3,5 τόνους κ.λπ., πρέπει να τοποθετούνται και να στερεώνονται κατά τον τρόπο που ο Πλοίαρχος του πλοίου θεωρεί ασφαλή.

4. Ανεξάρτητα από τις γενικές και ειδικές απαιτήσεις αυτού του άρθρου, όλα τα οχήματα πρέπει να στερεώνονται με τάκους στους τροχούς τους, που θα τοποθετούν οι υπεύθυνοι φόρτωσης, σε αριθμό ανάλογα με τον τύπο και το βάρος κάθε οχήματος.

5. Ειδικές απαιτήσεις για οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου:

(α) Οχηματαγωγά τα οποία εκτελούν πλόες η διάρκεια των οποίων από το λιμάνι αφετηρίας μέχρι το τελικό λιμάνι προορισμού, ανεξάρτητα από ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είναι μεγαλύτερη από δύο ώρες:

(1) Στα ανωτέρω πλοία εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 2 αυτού του άρθρου.

(2) Σε όσα οχήματα μικτού βάρους μεγαλύτερου των 3,5 τόνων δεν μπορούν να εφαρμοστούν οι διατάξεις της παραγράφου 2 αυτού του άρθρου διενεργείται έχμαση πριν από τον απόπλου.

(β) Οχηματαγωγά τα οποία εκτελούν πλόες η διάρκεια των οποίων από το λιμάνι αφετηρίας μέχρι το τελικό λιμάνι προορισμού, ανεξάρτητα από ενδιάμεσες προσεγγίσεις, δεν υπερβαίνει τις δύο ώρες:

(1) Στα ανωτέρω πλοία εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 2 αυτού του άρθρου.

(2) Σε όσα οχήματα μικτού βάρους μεγαλύτερου των 3,5 τόνων δεν μπορούν να εφαρμοστούν οι διατάξεις της παραγράφου 2 αυτού του άρθρου, διενεργείται έχμαση κατά την κρίση του Πλοιάρχου ανάλογα με τις συνθήκες του πλου που πρόκειται να επιχειρήσει.

Κατά τη διαμόρφωση της κρίσης του ο Πλοίαρχος λαμβάνει υπόψη του τους τύπους των οχημάτων, το φορτίο που μεταφέρουν, τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή προβλέπεται να επικρατήσουν και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου και του πλου.

(γ) Οχηματαγωγά τα οποία ανεξάρτητα από τη διάρκεια του πλου μεταφέρουν βυτιοφόρα οχήματα υγρών καυσίμων ή άλλων επικινδύνων φορτίων, συμπεριλαμβανομένων και φορτηγών οχημάτων με επικίνδυνα είδη:

(1) Στα πλοία αυτά διενεργείται υποχρεωτικά πριν από τον απόπλου έχμαση όλων των βυτιοφόρων οχημάτων μεταξύ των οποίων καθώς και μεταξύ των μεταφερομένων οχημάτων και των πλευρών του πλοίου θα τηρείται κατάλληλη απόσταση, όχι μικρότερη από 0,50 μ. από τα σημεία τους που προεξέχουν.

(2) Εφόσον κατά τη διάρκεια των δρομολογίων αυτών παραλαμβάνονται και άλλα φορτηγά οχήματα, εκτός των βυτιοφόρων, στα οχήματα αυτά εφαρμόζονται οι διατάξεις του προηγουμένου εδαφίου (1) αν η στοιβασία τους είναι κατά το εγκάρσιο κοινή με τα βυτιοφόρα και η διάταξη της υποπαραγράφου (α) αυτής της παραγράφου εάν η στοιβασία τους είναι χωριστή χωρίς την παρεμβολή βυτιοφόρων οχημάτων.

6. Ειδικές απαιτήσεις για οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου:

(α) Οχηματαγωγά που εκτελούν πλόες μέσα σε προστατευμένες και ειδικά προστατευμένες περιοχές.

Στα ανωτέρω πλοία εφαρμόζονται:

(1) Οι διατάξεις της παραγράφου 2 αυτού του άρθρου και,

(2) Οι διατάξεις του εδαφίου (β) (2) της παραγράφου 5 αυτού του άρθρου.

(β) Οχηματαγωγά που εκτελούν πλόες έξω από προστατευμένες και ειδικά προστατευμένες περιοχές.

Στα ανωτέρω εφαρμόζονται:

(1) Οι διατάξεις της παραγράφου 2 αυτού του άρθρου και,

(2) Οι διατάξεις του εδαφίου (α) (2) της παραγράφου 5 αυτού του άρθρου.

(γ) Οχηματαγωγά που μεταφέρουν βυτιοφόρα οχήματα με υγρά καύσιμα ή άλλα επικίνδυνα φορτία.

(1) Όταν εκτελούν πλόες μέσα σε προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές:

Η τοποθέτηση και στερέωση των οχημάτων εναπόκειται στην κρίση του Πλοιάρχου ο οποίος λαμβάνει υπόψη του τους τύπους των οχημάτων, το φορτίο που μεταφέρουν, τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή προβλέπεται να επικρατήσουν και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου και του πλου.

(2) Όταν εκτελούν πλόες έξω από προστατευμένες και ειδικά προστατευμένες περιοχές:

Εφαρμόζονται οι διατάξεις της υποπαραγράφου (α) της παραγράφου 5 αυτού του άρθρου.

7. Για τη συμμόρφωση των πλοίων προς τις διατάξεις των παραγράφων 5, 6 και 8 αυτού του άρθρου παρέχεται προθεσμία μέχρι την προσεχή ετήσια επιθεώρηση, υπό την προϋπόθεση ότι το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από τη θέση σε ισχύ του Κανονισμού αυτού είναι τουλάχιστον 6 μήνες.

Άρθρο 34

Καταλληλότητα οχημάτων

1. Όλα τα οχήματα που πρόκειται να μεταφερθούν σε οχηματαγωγά πλοία πρέπει να βρίσκονται σε καλή κατάσταση και να μη δημιουργούν κινδύνους κατά τη φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφορά τους.

2. Η καταλληλότητα των οχημάτων περιλαμβάνει ειδικότερα τους ακόλουθους τομείς:

(α) Σημεία έχμασης:

(ι) Τα φορτηγά οχήματα μικτού βάρους μεγαλύτερου από 3,5 τόνους και τα βυτιοφόρα οχήματα που μεταφέρουν υγρά καύσιμα ή άλλα επικίνδυνα φορτία ανεξάρτητα από το μικτό βάρος, πρέπει να φέρουν επαρκή αριθμό σημείων έχμασης για να μπορούν να συνδέονται με τα σημεία έχμασης του πλοίου.

(2) Ο αριθμός των σημείων έχμασης σε κάθε πλευρά να είναι τουλάχιστον:

(ι) Για οχήματα μικτού βάρους από 3,5 μέχρι και 20 τόνους δύο (2),

(ιι) Για οχήματα μικτού βάρους πάνω από 20 και μέχρι 30 τόνους τρία (3).

(ιιι) Για οχήματα μικτού βάρους πάνω από 30 και μέχρι 40 τόνους τέσσερα (4).

(3) Η αντοχή των σημείων έχμασης των οχημάτων πρέπει να είναι επαρκής για όλες τις καταστάσεις φόρτου του οχήματος. Ο υπολογισμός της αντοχής τους καθορίζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$\frac{GVM \times 10 \times 1,2}{n}$$

όπου GVM το μικτό βάρος του οχήματος σε τόνους.

n ο αριθμός σημείων έχμασης ανά πλευρά.

(4) Τα σημεία έχμασης επί των οχημάτων πρέπει να:

(α) Είναι τοποθετημένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η προσιτή, γρήγορη και ασφαλής πρόσδεση σ' αυτά των εχμάτων του πλοίου.

(β) Είναι κατάλληλα κατασκευασμένα ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής μεταβίβασή των ασκουμένων δυνάμεων από τα έχματα στην κατασκευή του οχήματος χωρίς να προκαλεί σ' αυτή παραμορφώσεις από υπερφορτώσεις.

(γ) Μην τοποθετούνται στο μέσο του οχήματος (κατά το διαμήκες αυτού) χωρίς ανάλογη ενίσχυση της κατασκευής του.

(δ) Μην τοποθετούνται στους προφυλακτήρες ή στους άξονες των τροχών, εκτός αν τούτο έχει προβλεφθεί από τον κατασκευαστή του οχήματος, ώστε οι ασκούμενες δυνάμεις να μεταβιβάζονται απ' ευθείας στο πλαίσιο (σασσί) του οχήματος.

(ε) Είναι χρωματισμένα με έντονα ευδιάκριτα (κίτρινο) χρώμα.

(β) Βάρος οχήματος:

(1) Το μικτό βάρος κάθε οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο όπως αυτό καθορίζεται από την άδεια κυκλοφορίας του και τις σχετικές διατάξεις περί οδικής κυκλοφορίας.

(2) Το μεταφερόμενο από κάθε όχημα φορτίο πρέπει να είναι ομοιόμορφα κατανεμημένο, έτσι ώστε να μην δημιουργούνται ασύμμετρες καταπονήσεις στην ανάρτησή του.

Οχήματα τα οποία παρουσιάζουν εμφανή σημεία παραμόρφωσης ή ασύμμετρης καταπόνησης των αναρτήσεών τους, κρίνονται ακατάλληλα προς φόρτωση έστω και εάν το μικτό βάρος τους βρίσκεται μέσα στα επιτρεπόμενα όρια.

(γ) Γενική κατάσταση:

Τα οχήματα που προορίζονται για μεταφορά με οχηματαγωγά πλοία πρέπει να βρίσκονται σε καλή κατάσταση ως προς την αντοχή, το σύστημα πέδησης, την ανάρτηση και να μην παρουσιάζουν διαρροές οποιασδήποτε φύσης υγρών.

(δ) Οχήματα που χρησιμοποιούν υγραέρια:

Η μεταφορά με οχηματαγωγά πλοία οχημάτων που κινούνται με υγραέριο ή μεθάνιο ή τροχόσπιτων που διαθέτουν συσκευές υγραερίου, επιτρέπεται με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(1) Στις άδειες κυκλοφορίας των οχημάτων πρέπει να αναφέρεται ότι επιτρέπεται η χρήση αυτού του είδους καυσίμου.

(2) Σε όλη τη διάρκεια παραμονής στο πλοίο, τόσο των οχημάτων όσο και των τροχόσπιτων, οι βαλβίδες των φιαλών του υγραερίου ή μεθανίου θα είναι κλειστές.

(3) Τα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου θα είναι εφοδιασμένα με φορητό ανιχνευτή αναγνωρισμένου τύπου για υγραέριο ή μεθάνιο. Ο ανιχνευτής αυτός θα χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια των περιπολιών που προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις, για τη διαπίστωση τυχόν διαρροής υγραερίου ή μεθανίου.

(4) Τα οχήματα θα τοποθετούνται σε προκαθορισμένες από τον Πλοίαρχο θέσεις.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1(γ) του άρθρου 30, η εφαρμογή των απαιτήσεων της παραγράφου 2(α) αυτού του άρθρου γίνεται σταδιακά και αφού ολοκληρωθεί ο έλεγχος συμμόρφωσης των οχημάτων από τις αρμόδιες Κρατικές Αρχές.

Άρθρο 35

Εξοπλισμός έχμασης

1. Όλα τα οχηματαγωγά πλοία πρέπει να φέρουν μόνιμο και φορητό εξοπλισμό για την έχμαση των οχημάτων που παραλαμβάνουν, ο οποίος πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που αναφέρονται στις επόμενες παραγράφους.

2. Μόνιμος εξοπλισμός.

(α) Σε όλους τους χώρους οχημάτων στους οποίους μπορούν να παραληφθούν φορτηγά οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων πρέπει να υπάρχει μόνιμο σύστημα έχμασης εγκεκριμένο από την ΕΕΠ. Τα σημεία του συστήματος πρέπει να συντηρούνται από το πλήρωμα και να αντικαθίστανται χωρίς καθυστέρηση με μέριμνα του επικεφαλής των υπευθύνων φόρτωσης σε περίπτωση φθοράς ή ζημίας.

(β) Το είδος, η αντοχή και η θέση των σημείων πρέπει να είναι υπολογισμένα έτσι ώστε να εξυπηρετούνται με ασφάλεια όλα τα φορτηγά οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων.

(γ) Η απόσταση των σημείων δεν πρέπει να υπερβαίνει κατά το διάμηκες τα 2,5 μ. και κατά το εγκάρσιο τα 3 μ.

(δ) Η ελάχιστη αντοχή των σημείων αυτών, χωρίς μόνιμη παραμόρφωση πρέπει να είναι τουλάχιστον 12 τόννοι (120 ΚΝ).

(ε) Αν ορισμένα σημεία έχουν εγκατασταθεί για να εξυπηρετούν περισσότερα από ένα έχματα, η ελάχιστη αντοχή τους πρέπει να είναι ίση με τον αριθμό των εχμάτων πολλαπλασιασμένο επί το όριο αντοχής που προβλέπεται κατά περίπτωση από το προηγούμενο εδάφιο.

(στ) Σχεδιαγράμματα και αναγκαίες λεπτομέρειες για τη διάταξη και θέση του μόνιμου εξοπλισμού πρέπει να περιέχονται στο Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης οχημάτων.

3. Φορητός εξοπλισμός.

(α) Πρέπει να διατίθεται σε προσιτές θέσεις φορητός εξοπλισμός έχμασης σε αριθμό επαρκή για το 50% του αριθμού των φορτηγών οχημάτων μικτού βάρους άνω των 3,5 τόννων που θα μπορούν να φορτωθούν στο πλοίο, ώστε να καλύφουν όλο το κατάστρωμα οχημάτων.

(β) Ο φορητός εξοπλισμός περιλαμβάνει συνδέσμους έχμασης (αλυσίδες, συρματόσχοινα, ιμάντες ή άλλα ισοδύναμα μέσα) με αντίστοιχο αριθμό εξαρτημάτων ρύθμισης της τάσης τους (εντατήρες) και κατάλληλων μέσων που θα εξασφαλίσουν σταθερή αγκίστρωση στις υποδοχές έχμασης του πλοίου και των οχημάτων.

Επιπρόσθετα πρέπει να διατίθενται τάκοι για την εξυπηρέτηση όλων ανεξαιρέτως των οχημάτων που μπορούν να παραληφθούν.

(γ) Ο φορητός εξοπλισμός υπόκειται σε τακτική συντήρηση από το πλήρωμα και αντικαθίστανται χωρίς καθυστέρηση, με μέριμνα του επικεφαλής των υπευθύνων φόρτωσης, όσοι σύνδεσμοι έχμασης, εξαρτήματα και μέσα υφίστανται φθορές ή ζημίες που τα καθιστούν ακατάλληλα.

(δ) Η ελάχιστη αντοχή των συνδέσμων έχμασης χωρίς μόνιμη παραμόρφωση πρέπει να είναι 12 τόννοι (120 ΚΝ).

(ε) Ενημερωμένος κατάλογος όλου του φορητού εξοπλισμού έχμασης πρέπει να περιέχεται στο Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης οχημάτων. Ο κατάλλγος αυτός δεν θα μεταβάλλεται παρά μόνο ύστερα από έγκριση της ΕΕΠ.

4. Δοκιμές αντοχής.

(α) Ο μόνιμος και φορητός εξοπλισμός υπόκειται σε δοκιμές αντοχής που διενεργούνται σύμφωνα με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) Μόνιμος εξοπλισμός.

Η δοκιμή των σημείων έχμασης των πλοίων γίνεται ανάλογα με τον τύπο τους κατά τρεις διαφορετικές κατευθύνσεις, την κατακόρυφη και δύο τυχαίες σε γωνίες 45° σε σχέση με την κατακόρυφη.

(2) Φορητός εξοπλισμός.

Η δοκιμή εφελκυσμού των συνδέσμων έχμασης γίνεται σε συνδυασμό με τα εξαρτήματα ρύθμισης της τάσης τους. Η δοκιμή αυτή μπορεί να γίνεται και σε συνδυασμό συνδέσμων έχμασης και σημείων έχμασης του πλοίου ή των οχημάτων.

(β) Μετά την εκτέλεση των παραπάνω δοκιμών εκδίδεται πιστοποιητικό στο οποίο αναγράφεται το φορτίο δοκιμής. Το φορτίο αυτό σημαίνεται με μόνιμο τρόπο στο σύνδεσμο έχμασης.

Το πιστοποιητικό αυτό, με μέριμνα του επικεφαλής των υπευθύνων φόρτωσης, πρέπει να φυλάσσεται σε ειδικό φάκελλο του πλοίου μαζί με το Εγχειρίδιο που προβλέπεται από το άρθρο 36.

5. Για τη συμμόρφωση των υπαρχόντων πλοίων με τις απαιτήσεις αυτού του άρθρου παρέχεται προθεσμία μέχρι την προσεχή ετήσια επιθεώρηση, υπό την προϋπόθεση ότι το αυτό διάστημα που μεσολαβεί από την θέση σε ισχύ του Κανονισμού αυτού είναι τουλάχιστον 6 μήνες.

Άρθρο 36

Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης Οχημάτων.

1. Όλα τα οχηματαγωγά πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Εγ-

χειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης οχημάτων. Το εγχειρίδιο αυτό συντάσσεται και υπογράφεται από ναυπηγό, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν για το δικαίωμα σύνταξης και υπογραφής σχεδίων, μελετών κ.λπ. και περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

Εισαγωγή: Χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου και γενικές οδηγίες και παρατηρήσεις για τη σημασία του εγχειριδίου.

Κεφάλαιο Α': Εξοπλισμός έχμασης.

Β': Οδηγίες για τη χρησιμοποίηση του εξοπλισμού έχμασης σε διαφόρων τύπων οχήματα, με χαρακτηριστικά σχεδιαγράμματα και παραδείγματα.

Γ': Σχεδιαγράμματα και οδηγίες στοιβασίας και έχμασης οχημάτων. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

2. Αντίγραφο του Εγχειριδίου αυτού παραμένει στον ατομικό φάκελλο του πλοίου που τηρείται στην ΕΕΠ.

3. Εφόσον από την εφαρμογή του Εγχειριδίου προκύπτει ότι ορισμένα από τα στοιχεία του μπορούν να συμπληρωθούν, τροποποιηθούν ή μελετηθούν, ο Πλοίαρχος παρέχει τις αναγκαίες πληροφορίες προς τον συντάκτη για να επιφέρει τις αναγκαίες μεταβολές. Στην περίπτωση αυτή το νέο εγχειρίδιο θα αντικαθιστά το προηγούμενο.

4. Λεπτομέρειες για τη σύνταξη του Εγχειριδίου Στοιβασίας και Στερέωσης οχημάτων περιλαμβάνονται στο Παράρτημα ΙΙ του Κανονισμού αυτού.

5. Για τον εφοδιασμό των υπαρχόντων πλοίων με το Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης οχημάτων παρέχεται προθεσμία μέχρι την προσεχή ετήσια επιθεώρηση υπό την προϋπόθεση ότι το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την θέση σε ισχύ του Κανονισμού αυτού είναι τουλάχιστον 6 μήνες.

Άρθρο 37

Υποχρεώσεις λοιπών προσώπων.

1. Ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στα προηγούμενα άρθρα αυτού του Κεφαλαίου κατά ειδικότητα, όλοι όσοι χρησιμοποιούν οχηματαγωγά πλοία για τη μεταφορά οχημάτων ή φορτίων, πρέπει να συμμορφώνονται με όλες εκείνες τις διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου που συνδέονται με κάθε συγκεκριμένη μεταφορά.

2. Λαμβανομένου υπόψη ότι στα φορτία ή οχήματα που παραδίδονται για φόρτωση και μεταφορά με οχηματαγωγά πλοία επενεργούν δυνάμεις μεγάλων μεγεθών κυρίως κατά την εγκάρσια διεύθυνση, οι οποίες δημιουργούνται από τους κραδασμούς και τις ταλαντώσεις του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου και ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια δυσμενών καιρικών συνθηκών, οι ναυτικοί πράκτορες, φορτωτές, ιδιοκτήτες οχημάτων και παραγωγοί αγαθών πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού.

Τα παραπάνω πρόσωπα πρέπει ειδικότερα να μεριμνούν ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

(α) Τα φορτία και τα οχήματα είναι κατάλληλα για τη συγκεκριμένη θαλάσσια μεταφορά.

(β) Τα οχήματα βρίσκονται σε καλή κατάσταση και φέρουν τα αναγκαία σημεία έχμασης για τη στερέωσή τους στο πλοίο.

(γ) Τα φορτία είναι κατάλληλα συσκευασμένα και στερεωμένα στα οχήματα, έτσι ώστε να αντέχουν στις δυνάμεις που είναι ενδεχόμενο να ασκηθούν σ' αυτά κατά τη διάρκεια του πλου.

(δ) Γενικά τα φορτία και τα οχήματα φέρουν την αναγκαία σήμανση και συνοδεύονται από τα προβλεπόμενα κατά περίπτωση πιστοποιητικά και αποδεικτικά έγγραφα που δείχνουν το συνολικό τους βάρος, το είδος και τυχόν περιορισμούς ή προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

Άρθρο 38

Έλεγχος φόρτωσης, στοιβασίας και στερέωσης οχημάτων.

1. Για την τήρηση των διατάξεων αυτού του Κεφαλαίου από τα πρόσωπα που έχουν την ευθύνη, υποχρέωση και αρμοδιότητα για την εφαρμογή του συνόλου ή επιμέρους διατάξεών του, η ΕΕΠ ή οι Λιμενικές Αρχές των λιμανιών αφετηρίας και τελικού προορισμού διενεργούν με ειδικούς επιθεωρητές έκτακτους ελέγχους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

Άρθρο 39

Υποβλητέα στοιχεία.

1. Για την κατασκευή ή μετασκευή των οχηματαγωγών πλοίων όλων των κατηγοριών τα στοιχεία που υποβάλλονται στην ΕΕΠ είναι αυτά που προβλέπονται από τον Κανονισμό περί παρακολούθησης ναυπηγήσεων και μετασκευών, που ισχύει κάθε φορά.

Πρόσθετα πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα:

(α) Σχέδιο κατασκευής καταστρωμάτων οχημάτων.

(β) Σχέδιο κατασκευής, άρτησης και στερέωσης καταπέλτη.

(γ) Σχέδιο διάταξης και λεπτομέρειες κατασκευής θυρίδων εκροής και αποχέτευσης καταστρωμάτων οχημάτων.

(δ) Σχέδιο διάταξης και λεπτομέρειες κατασκευής ανελκυστήρων ή κεκλιμένων επιπέδων που οδηγούν τα οχήματα στο χώρο στάθμευσής τους.

(ε) Σχέδιο έχμασης οχημάτων.

(στ) Μελέτη αερισμού χώρου οχημάτων.

(ζ) Σχέδιο και υπολογισμό συστήματος ραντισμού (DRENCHER) των κλειστών χώρων οχημάτων και σχέδιο ανίχνευσης πυρκαϊάς των χώρων αυτών.

2. Για την αναγνώριση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, τα στοιχεία που υποβάλλονται είναι αυτά που προβλέπονται από τον Κανονισμό «για την αναγνώριση πλοίων ως Ελληνικών Επιβατηγών», που ισχύει κάθε φορά.

Επιπλέον πρέπει να υποβάλλονται και τα απαιτούμενα στα εδάφια (α), (β), (γ) και (στ) της παραγράφου 1 αυτού του άρθρου.

Άρθρο 40

Στεγανή υποδιαίρεση.

1. Τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του Κανονισμού «περί στεγανής υποδιαίρεσης της ευστάθειας έναντι βλάβης των επιβατηγών πλοίων» που ισχύει κάθε φορά, ανάλογα με την κατηγορία των πλόων τους.

2. Ο συντελεστής στεγανής υποδιαίρεσης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που εκτελούν πλόες κατηγοριών IV και V, λαμβάνεται ίσος με την μονάδα.

3. Στα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου επιτρέπεται η ύπαρξη παραφωτίδων ανοιγομένου τύπου κάτω από το κύριο κατάστρωμα με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Το κάτω μέρος των παραφωτίδων δεν θα βρίσκεται χαμηλότερα από 350 χιλιοστά από την έμφορτο ίσαλο υποδιαίρεσης.

(β) Οι παραφωτίδες θα είναι εφοδιασμένες με μεταλλικά εσωτερικά καλύμματα τα οποία πρέπει να κλείνουν υδατοστεγώς εύκολα και αποτελεσματικά.

(γ) Όταν τα πλοία αυτά εκτελούν πλόες έξω από προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές οι παραπάνω παραφωτίδες θα κλείνονται προ του απόπλου.

Άρθρο 41

Ευστάθεια.

1. Η ευστάθεια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων στην άθικτη κατάσταση, πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του Κανονισμού «περί ευσταθείας επιβατηγών πλοίων» που ισχύει κάθε φορά, για την αντίστοιχη κατηγορία πλόων.

2. Στα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες κατηγοριών III, IV και V δεν απαιτείται η εκπόνηση και υποβολή των καμπυλών ευσταθείας (CROSS CURVES).

3. Η ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων όλων των κατηγοριών, πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του Κανονισμού «περί στεγανής υποδιαιρέσεως της ευσταθείας έναντι βλάβης των επιβατηγών πλοίων», που ισχύει κάθε φορά.

4. Η Ε.Ε.Π. μπορεί να απαλλάξει επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο ανοικτού τύπου από την υποχρέωση υποβολής μελέτης ευστάθειας έναντι βλάβης, εφόσον πεισθεί ότι μετά την κατάκλυση οποιουδήποτε διαμερίσματος το μετακεντρικό ύψος παραμένει θετικό και το πλοίο δεν παρουσιάζει περιπτώσεις ασύμμετρης κατάκλυσης.

Άρθρο 42

Ενδιαίτηση και αριθμός επιβατών.

1. Η ενδιαίτηση και ο αριθμός των επιβατών των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού «περί ενδιαιτήσεως και καθορισμού επιβατών Ε/Γ πλοίων», που ισχύει κάθε φορά.

2. Στα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία των οποίων η συνολική διάρκεια του πλου, από το πρώτο μέχρι το τελευταίο λιμάνι του δρομολογίου, δεν υπερβαίνει τις 3 ώρες, ο πλους θεωρείται ημερινός σε όλη τη διάρκεια του 24ώρου.

3. Ειδικά για τον καθορισμό επιβατών των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ανοικτού τύπου, μπορεί να λαμβάνεται σαν ενιαία θέση η τρίτη. Τα πλοία αυτά πρέπει να διαθέτουν:

(α) Υπάρχοντα πλοία:

Ανεξάρτητα αριθμού επιβατών, τέσσερα (4) τουλάχιστον αποχωρητήρια όταν εκτελούν πλόες πάνω από δέκα (10) ναυτικά μίλια και δύο (2) όταν εκτελούν πλόες μέχρι δέκα (10) ναυτικά μίλια.

(β) Νέα πλοία και υπάρχοντα τα οποία μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος διατάγματος αυξάνουν τον αριθμό των επιβατών τους μετά από μετασκευή:

(ι) Πλόες πάνω από 10 ναυτικά μίλια.

Για τους πρώτους 300 επιβάτες τέσσερα (4) αποχωρητήρια και για κάθε 100 επιβάτες μετά τους 300 ένα (1) αποχωρητήριο. Όταν ο αριθμός επιβατών είναι ενδιάμεσος ακεραίων εκατοντάδων για τους πρώτους πενήντα (50) θα γίνεται προσέγγιση στη μικρότερη εκατοντάδα και από (51) και άνω στη μεγαλύτερη.

(ιι) Πλόες κάτω από 10 ναυτικά μίλια.

Για τους πρώτους 100 επιβάτες 2 και για κάθε 150 επιβάτες μετά τους 100 ένα αποχωρητήριο. Όταν ο αριθμός επιβατών είναι ενδιάμεσος των 150, τότε μέχρι τους 75 θα γίνεται προσέγγιση στο μικρότερο αριθμό αποχωρητηρίων και από 76 και πάνω στον αμέσως μεγαλύτερο.

(ιιι) Κάθε αποχωρητήριο πρέπει να έχει εμβαδόν τουλάχιστον 1,20 M^2 και να διαθέτει προθάλαμο με νιπτήρα.

Τα αποχωρητήρια θα είναι ανδρικά ή γυναικεία, τα δε ανδρικά θα διαθέτουν και ουρητήρια. Οι λεκάνες μπορεί να είναι και επιπέδου (τουρκικού) τύπου.

Όλες οι λεκάνες θα διαθέτουν σύστημα αποφυγής δυσοσμιών.

4. Εφόσον εκτελούν πλόες πάνω από 10 ναυτικά μίλια πρέπει να διαθέτουν ένα τουλάχιστον δίκλινο θαλαμίσκο επιβατών που να πληροί τουλάχιστον τις απαιτήσεις τουριστικής θέσης του Κανονισμού για την ενδιαίτηση επιβατών που ισχύει κάθε φορά.

Άρθρο 43

Μέσα αποεπιβίβασης επιβατών.

Η αποεπιβίβαση των επιβατών στους χώρους ενδιαίτησης, μέσα από τους κλειστούς χώρους οχημάτων των νέων Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, πρέπει να γίνεται με ειδικές σκάλες κατασκευασμένες για το σκοπό αυτό. Οι σκάλες αυτές πρέπει να βρίσκονται έξω από τους κλειστούς χώρους οχημάτων ή πολύ κοντά στις εισόδους τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

Ε/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΜΟΝΟ ΟΔΗΓΟΥΣ

Άρθρο 44

Εφαρμογή.

Οι διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού εφαρμόζονται στα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που μεταφέρουν μόνο οδηγούς.

Άρθρο 45

Προϋποθέσεις επιβίβασης οδηγών και συνοδηγών.

1. Τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία που παραλαμβάνουν μόνον τους οδηγούς των φορτηγών οχημάτων που μεταφέρονται με αυτά, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των προηγουμένων κεφαλαίων αυτού του Κανονισμού με τις συμπληρώσεις και τροποποιήσεις των επομένων άρθρων αυτού του Κεφαλαίου. Στα οχηματαγωγά πλοία που είχαν εφοδιαστεί με πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως (ΠΓΕ) σύμφωνα με τις διατάξεις του ΒΔ 123/1971 (ΦΕΚ 47 Α, 6.3.1971) τα οποία φέρουν μία (1) προωστήρια μηχανή που κινεί μία (1) έλικα, δεν έχουν εφαρμογή οι απαιτήσεις του άρθρου 20 του παρόντος διατάγματος.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 5 αυτού του Κανονισμού εφαρμόζονται και στα πλοία αυτού του Κεφαλαίου.

Άρθρο 46

Στεγανή υποδιαίρεση.

Τα Ο/Γ πλοία αυτού του Κεφαλαίου πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού «περί στεγανής υποδιαιρέσεως και ευσταθείας έναντι βλάβης των επιβατηγών πλοίων», που ισχύει κάθε φορά, ανάλογα με την κατηγορία των πλόων τους, με τις ακόλουθες τροποποιήσεις:

(α) Η υποδιαίρεση των πλοίων πρύμνα από το πρωραίο στεγανό σύγκρουσης θα προσδιορίζεται με βάση συντελεστή ίσον με τη μονάδα.

(β) Η ύπαρξη διπυθμένων δεν είναι υποχρεωτική σε κάθε τμήμα του πλοίου που υποδιαιρείται με συντελεστή υποδιαίρεσης 0,5 ή μικρότερου, όπως επίσης και στους χώρους που προορίζονται για τη μεταφορά υγρών.

Άρθρο 47

Ευστάθεια.

Η ευστάθεια των πλοίων στην άθικτο κατάσταση πρέπει να είναι σύμφωνη με την αντίστοιχη των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ανάλογα με την Κατηγορία των πλόων τους.

Άρθρο 48

Σωστικά μέσα.

Οι αναφερόμενες στα επιβατηγά πλοία διατάξεις του Κανονισμού «περί σωστικών μέσων των πλοίων» που ισχύει κάθε φορά, εφαρμόζονται και στα πλοία αυτού του Κεφαλαίου.

Άρθρο 49

Ενδιαίτηση οδηγών και συνοδηγών.

Τα οχηματαγωγά πλοία αυτού του Κεφαλαίου που μεταφέρουν τους οδηγούς των μεταφερομένων οχημάτων, πρέπει να διαθέτουν κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης, που να πληρούν τις απαιτήσεις τουλάχιστον της Τουριστικής θέσης του Κανονισμού «περί ενδιαίτησης και καθορισμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων», που ισχύει κάθε φορά.

Άρθρο 50

Αριθμός μεταφερομένων οδηγών και συνοδηγών.

1. Ο αριθμός των μεταφερομένων οδηγών καθορίζεται από την ΕΕΠ με βάση τον υπολογισμό ευστάθειας, τα διατιθέμενα σωστικά μέσα και τους χώρους ενδιαίτησης και γράφεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας ή το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης του πλοίου.

2. Ο αριθμός των οδηγών που μπορεί να επιβιβαστούν στο πλοίο, ορίζεται σε δύο (2) το πολύ κατά μεταφερόμενο όχημα, εφόσον ο συνολικός αριθμός δεν υπερβαίνει αυτόν που αναγράφεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας ή το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης.

3. Οι οδηγοί των μεταφερομένων οχημάτων, πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με το δελτίο της αστυνομικής ταυτότητάς τους ή το διαβατήριό τους εάν απαιτείται και την επαγγελματική άδεια οδηγού.

4. Για τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων με πλοία της κατηγορίας αυτής, εφαρμόζονται οι διατάξεις περί μεταφοράς επικινδύνων φορτίων που ισχύουν κάθε φορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

Φ/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΜΕΧΡΙ 12 ΟΔΗΓΟΥΣ

Άρθρο 51

Εφαρμογή.

Οι διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού εφαρμόζονται στα φορτηγά οχηματαγωγά πλοία που μπορούν να παραλαμβάνουν μέχρι 12 οδηγούς.

Άρθρο 52

Στοιχεία που υποβάλλονται.

Για την κατασκευή ή μετασκευή των πλοίων αυτού του Κεφαλαίου τα στοιχεία που πρέπει να υποβάλλονται είναι αυτά που προβλέπονται για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία εκτός από τους υπολογισμούς της στεγανής υπο-

διαίρεσης και ευσταθείας έναντι βλάβης.

Άρθρο 53

Μεταφορά μέχρι 12 οδηγών.

1. Φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, μπορούν να παραλαμβάνουν μέχρι 12 οδηγούς των οχημάτων που μεταφέρονται με αυτά, εφόσον πληρούν τις διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου.

2. Ο αριθμός των οδηγών που μπορούν να επιβιβαστούν, δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των 12, καθορίζεται από την ΕΕΠ και αναγράφεται στο Πιστοποιητικό του πλοίου.

Άρθρο 54

Ενδιαίτηση οδηγών.

Τα οχηματαγωγά πλοία αυτού του Κεφαλαίου πρέπει να διαθέτουν κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης, που να πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις για την ενδιαίτηση του πληρώματος.

Δεν απαιτούνται κοιτώνες, εφόσον οι πλόες δεν επιβάλουν διανυκτέρευση στο πλοίο των οδηγών και συνοδηγών.

Άρθρο 55

Λοιπές απαιτήσεις.

Για τα σωστικά, πυροσβεστικά, τηλεπικοινωνιακά και λοιπά μέσα ασφαλείας καθώς και την ευστάθεια των πλοίων της κατηγορίας αυτής εφαρμόζονται οι διατάξεις των αντίστοιχων Κανονισμών που ισχύουν κάθε φορά για τα φορτηγά πλοία ανάλογα με την κατηγορία των πλόων τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 56

Έλεγχος ξένων πλοίων.

Οι διατάξεις του Κανονισμού αυτού, έχουν εφαρμογή και στα Ο/Γ πλοία με ξένη σημαία που παραλαμβάνουν επιβάτες ή φορτία από Ελληνικά λιμάνια, εφόσον από τη νομοθεσία της χώρας τη σημαία της οποίας φέρουν δεν προβλέπονται ισοδύναμες προς αυτές διατάξεις.

Άρθρο 57

Προθεσμία συμμόρφωσης υπαρχόντων πλοίων.

Η Ε.Ε.Π. μπορεί να παρέχει την αναγκαία και εύλογη προθεσμία συμμόρφωσης των υπαρχόντων οχηματαγωγών πλοίων με τις διατάξεις αυτού του Κανονισμού, όπου δεν προβλέπεται ρητή προθεσμία από αυτόν, αφού λάβει υπόψη της τη φύση και την έκταση των εργασιών που απαιτούνται.

Άρθρο 58

Κυρώσεις.

Οι παραβάτες αυτού του Κανονισμού υπόκεινται στις κυρώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 45 του ΝΔ 187/1973 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΛΟΥ.

1. Κριτήρια καθορισμού προστατευμένων περιοχών πλου.

Προστατευμένη περιοχή πλου καθορίζεται εκείνη η οποία συγκεντρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Η ετήσια συχνότητα σημαντικού ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1,5 μέτρου, όπως αυτή υπολογίζεται με βάση τα στατιστικά στοιχεία της ετήσιας συχνότητας ανέμων κατά διεύθυνση και ένταση ή με απευθείας μετρήσεις ύψους κύματος, δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 15%.

(β) Η μεγαλύτερη απομάκρυνση από την ακτή, των πλοίων που κινούνται μέσα σε αυτή, δεν υπερβαίνει κατά τη διάρκεια του πλου, τα δέκα (10) ν. μίλια.

2. Κριτήρια καθορισμού ειδικά προστατευμένων περιοχών πλου.

Ειδικά προστατευμένη περιοχή πλου καθορίζεται εκείνη η οποία συγκεντρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Η ετήσια συχνότητα σημαντικού ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1,5 μέτρου, όπως αυτή υπολογίζεται με βάση τα στατιστικά στοιχεία της ετήσιας συχνότητας ανέμων κατά διεύθυνση και ένταση ή με απευθείας μετρήσεις ύψους κύματος, δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 25%.

(β) Η μεγαλύτερη απομάκρυνση από την ακτή των πλοίων που κινούνται μέσα σε αυτή, δεν υπερβαίνει κατά τη διάρκεια του πλου, τα δέκα (10) ν. μίλια.

3. Συνεχόμενες προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου.

Αν κατά την εκτέλεση του πλου, από το λιμάνι αφετηρίας μέχρι το τελικό, το πλοίο προσεγγίζει σε ενδιάμεσα λιμάνια, οι διαδρομές των οποίων μεταξύ τους έχουν χαρακτηριστεί προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου, τότε ολόκληρη η διαδρομή θεωρείται προστατευμένη ή ειδικά προστατευμένη έστω και εάν θεωρούμενη σαν ενιαία διαδρομή δεν εμπίπτει στις παραπάνω κατηγορίες.

4. Διαδικασία καθορισμού προστατευμένων ή ειδικά προστατευμένων περιοχών πλου.

Για τον καθορισμό μιας περιοχής πλου σαν προστατευμένης ή ειδικά προστατευμένης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παρ. 1 και 2 αντίστοιχα αυτού του Παραρτήματος, ακολουθείται η παρακάτω διαδικασία:

(α) Η Υδρογραφική Υπηρεσία προσδιορίζει τις διευθύνσεις και εντάσεις ανέμων που δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο του 1,5 μέτρου στη συγκεκριμένη περιοχή πλου.

(β) Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία συγκεντρώνει τα στατιστικά ανεμολογικά στοιχεία όσο το δυνατό περισσοτέρων ετών, όπως αυτά προκύπτουν από τους πλησιέστερους μετεωρολογικούς σταθμούς, ή τυχόν άλλες πηγές οι οποίες κατά την κρίση της αποδίδουν πιστότερα την κατάσταση στη συγκεκριμένη περιοχή πλου. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνονται σε πίνακα κατά διεύθυνση και ένταση ανέμων.

(γ) Η αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ με βάση τα παραπάνω στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας και της Υδρογραφικής Υπηρεσίας:

(1) υπολογίζει την ετήσια συχνότητα των ανέμων που δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο του 1,5 μέτρου.

(2) εξετάζει αν το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου απομακρύνεται ή όχι από την ακτή περισσότερο από δέκα (10) ν. μίλια, και

(3) εισηγείται ανάλογα το χαρακτηρισμό ή όχι της συγκεκριμένης περιοχής πλου σαν προστατευμένης ή ειδικά προστατευμένης.

(δ) Η αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ εισηγείται επίσης και για το χαρακτηρισμό προστατευμένων ή ειδικά προστατευμένων περιοχών πλου, σύμφωνα με την παράγραφο 3 αυτού του Παραρτήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.

Το Παράρτημα αυτό περιέχει κατευθυντήριες οδηγίες για τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει το Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης Οχημάτων των Ο/Γ πλοίων, κατά Κεφάλαιο, έτσι ώστε η σύνταξή του να γίνεται κατά ενιαίο τρόπο και η χρησιμοποίησή του να είναι ευχερής από τους υπεύθυνους φόρτωσης.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΤΟΥ...............Ο/Γ..........

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ:

ΟΝΟΜΑ	:	Αρ. και λιμάνι νηολογίου
ΤΥΠΟΣ	: (Ε/Γ-Ο/Γ ή Φ/Γ-Ο/Γ, ΔΔΣ ανοικτού ή κλειστού τύπου).	
Κ.Ο.Χ.	: Κ.Κ.Χ.	
Έτος ναυπήγησης	: Έτος μετασκευής	: (αν έχει υποστεί)
Ολικό μήκος	: Ολικό πλάτος	:
Μέσο μέγιστο βύθισμα	: D.W.	:
Αριθμ. επιβατών χειμώνος	: Αριθ. επιβατών θέρους	:
Αριθμ. Καταστρωμάτων για φορτηγά	: Αριθμ. Καταστρωμάτων για μικρά ιδιωτικά οχήματα	:
Επιφάνεια σε Μ2 του ανωτέρω χώρου οχημάτων	: Επιφάνεια σε Μ2 του ανωτέρω χώρου οχημάτων	:
Χωρητικότητα	του	

χώρου οχημάτων σε φορτηγά οχήματα διαστάσεων....	ψ : Σύστημα μείωσης των διατοιχισμών
Βάρος ανά τροχό ή άξονα κάθε καταστρώματος οχημάτων	πρωραία έλικα χειρισμών:
Συνολικό βάρος μεταφερομένων οχημάτων κατά τύπο (π.χ. φορτηγά....ΙΧ.....)	

ΓΕΝΙΚΑ

1. Το εγχειρίδιο αυτό συντάχθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ.................. και αναφέρεται στους τρόπους φόρτωσης – στοιβασία και όπου απαιτείται στερέωση των οχημάτων με τα μέσα έχμασης που υπάρχουν στο Ο/Γ.............

Για το σκοπό αυτό έχουν ληφθεί υπόψη οι διαστάσεις του χώρου οχημάτων, ο εξοπλισμός του πλοίου σε μέσα έχμασης, τα χαρακτηριστικά της συμπεριφοράς του πλοίου σε κακοκαιρία και οι ασκούμενες δυνάμεις στα οχήματα, σε συνδυασμό με το είδος των ταξειδίων που εκτελεί το πλοίο και τις σχετικές διατάξεις του ΠΔ........

2. Η φόρτωση, στοιβασία και στερέωση των οχημάτων στο πλοίο αυτό πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τις οδηγίες που αναφέρονται στα Κεφάλαια που ακολουθούν και σύμφωνα με τις διατάξεις του αναφερθέντος Π.Διατάγματος. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός στερέωσης των οχημάτων και αποφεύγονται ενδεχόμενες μετακινήσεις τους που μπορεί να δημιουργήσουν ζημίες στα ίδια ή τα παρακείμενα αυτά οχήματα και εγκάρσιες κλίσεις στο πλοίο.

3. Ανεξάρτητα όμως από τ' ανωτέρω, αν ο Πλοίαρχος το κρίνει αναγκαίο, μπορεί να λάβει πρόσθετα μέτρα που υπαγορεύουν η ναυτική τέχνη και εμπειρία και εφόσον σταθμίσει τους πιο κάτω παράγοντες:

(α) Διάρκεια του ταξειδίου.

(β) Γεωγραφική περιοχή του πλου.

(γ) Αναμενόμενη κατάσταση θάλασσας.

(δ) Μέγεθος, εξοπλισμός και συμπεριφορά του πλοίου σε διάφορες καταστάσεις θάλασσας.

(ε) Τύποι και όγκος των μεταφερομένων οχημάτων.

(στ) Τρόπος φόρτωσης και στοιβασίας των οχημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Εξοπλισμός έχμασης.

1. Σχεδιαγράμματα και λεπτομέρειες για τη διάταξη και θέση του μονίμου εξοπλισμού έχμασης.

Στο κεφάλαιο αυτό αναφέρονται και εικονίζονται ο αριθμός, ο τύπος, το ασφαλές φορτίο εργασίας, και η θέση των μονίμων επί του πλοίου σημείων έχμασης.

Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνονται σε απλά κατά το δυνατόν σχεδιαγράμματα για κάθε συγκεκριμένο χώρο παραλαβής οχημάτων.

2. Θέσεις και χώροι Στοιβασίας του φορητού εξοπλισμού έχμασης με σχετικό Σχεδιάγραμμα.

Το σχεδιάγραμμα αυτό περιέχει τις θέσεις και τους χώρους στοιβασίας του φορητού εξοπλισμού έχμασης, έτσι ώστε η χρησιμοποίησή του να είναι γρήγορη και εύκολη, και

(α) τις αναγκαίες οδηγίες με σκαριφήματα ή εικόνες για τη χρήση του εξοπλισμού.

(β) χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

3. Κατάλογος και στοιχεία του φορητού εξοπλισμού έχμασης με ένδειξη για την αντοχή των διαφόρων συνδέσμων, εξαρτημάτων και μέσων.

Στο κατάλογο αυτό περιέχονται ο αριθμός και ο τύπος των φορητών μέσων έχμασης του πλοίου με χρήσιμες λεπτομέρειες όπως:

(α) Τα στοιχεία των κατασκευαστών εφόσον είναι διαθέσιμα.

(β) Η αντοχή των εντατήρων, γρύλων, σφιχτήρων κ.λπ.

(γ) Το ασφαλές φορτίο εργασίας των συνδέσμων και εξαρτημάτων έχμασης (αλυσίδες, συρματόσχοινα, ιμάντες, ράβδοι κ.λπ.).

Επίσης περιγράφεται ο τρόπος λειτουργίας τους που συμπληρώνεται ανάλογα, με κατάλληλα σχεδιαγράμματα και σκίτσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Οδηγίες για τη χρησιμοποίηση του εξοπλισμού έχμασης σε διαφόρων τύπων οχήματα με χαρακτηριστικά σχεδιαγράμματα και παραδείγματα.

1. Στο Κεφάλαιο αυτό περιγράφεται η σωστή χρησιμοποίηση του εξοπλισμού έχμασης του πλοίου σε διαφόρους τύπους φορτηγών οχημάτων.

Η ανωτέρω περιγραφή συμπληρώνεται με οδηγίες, σχεδιαγράμματα και παραδείγματα.

2. Οδηγίες έχμασης.

Ανάλογα με την περιοχή πλόων του πλοίου, τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και τα χαρακτηριστικά του πλοίου και των οχημάτων, η έχμαση στις περιπτώσεις που προβλέπεται πρέπει να γίνεται:

(α) Με τρόπο που τα έχματα να βρίσκονται πάντοτε υπό τάση έτσι ώστε να αποφεύγεται η αποσύνδεσή τους από τα σημεία στερέωσης του πλοίου και του οχήματος.

(β) Στις περιπτώσεις που χρησιμοποιούνται συστήματα στηρίξεως των οχημάτων (π.χ. γρύλοι) να εξασφαλίζεται, πριν από την έχμαση η επαφή όλης της επιφάνειας του στηρίγματος με την επιφάνεια του καταστρώματος.

(γ) Στους τροχούς των οχημάτων θα τοποθετούνται τάκοι, για να εμποδίζεται η μετακίνησή τους.

Ειδικά στα φορτηγά οχήματα θα τοποθετούνται τουλάχιστον 4 τάκοι, 2 στον εμπρόσθιο άξονα και 2 σε ένα από τους οπίσθιους άξονες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Σχεδιαγράμματα και οδηγίες στοιβασίας και έχμασης οχημάτων. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

Στο Κεφάλαιο αυτό περιέχονται:

1. Σχεδιαγράμματα των καταστρωμάτων οχημάτων στα οποία να εμφαίνονται τα ακόλουθα:

(α) Ο ωφέλιμος χώρος για τη στοιβασία των οχημάτων.

(β) Τα σημεία ελέγχου των συστημάτων ασφαλείας του πλοίου (Πυροσβεστικά μέσα, χειριστήρια επιστομίων, μηχανισμούς καταπέλτη κ.λπ.).

2. Σχεδιαγράμματα που να δείχνουν τρεις τουλάχιστον χαρακτηριστικές περιπτώσεις στοιβασίας και έχμασης οχημάτων, και να εμφαίνονται οι διάδρομοι προσπέλασης μεταξύ οχημάτων και μεταξύ οχημάτων και πλευρών του πλοίου, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις αυτού του Διατάγματος.

Οι τρεις χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι:

(α) Με τον ωφέλιμο χώρο οχημάτων γεμάτο με φορτηγά οχήματα, σε τρόπο που να ελαττώνεται στο ελάχιστο η δυνατότητα μετατόπισής τους.

(β) Με τμήμα του χώρου οχημάτων που τα φορτηγά οχήματα είναι στοιβαγμένα με τον τρόπο του παραπάνω εδαφίου και τμήμα που φορτηγά οχήματα έχουν τη δυνατότητα μετακίνησης κατά το εγκάρσιο ή μεταξύ τους παρεμβάλλοντας Ι.Χ. οχήματα.

(γ) Όταν για τη στοιβασία ακέραιου αριθμού φορτηγών οχημάτων δεν επαρκεί το πλάτος του ωφέλιμου χώρου οχημάτων και μεταξύ του τελευταίου οχήματος και της πλευράς του πλοίου αφήνεται μεγάλο διάστημα.

3. Η έχμαση των οχημάτων θα γίνεται όταν και όπου προβλέπουν οι διατάξεις αυτού του Διατάγματος.

4. Το μέσο πλάτος των φορτηγών οχημάτων θα λαμβάνεται 2,5 μέτρα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ ΜΕ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μεταφορά επικινδύνων ειδών με οχηματαγωγά πλοία, παρουσιάζει σημαντικές διαφορές και ιδιομορφίες σε σύγκριση με τις αντίστοιχες μεταφορές με επιβατηγά ή φορτηγά πλοία κλασσικού τύπου. Οι διαφορές αυτές συνίστανται κυρίως στο ότι:

(α) Τα οχηματαγωγά πλοία δεν διαθέτουν κύτη και διαχωριστικές φρακτές με αποτέλεσμα να είναι δύσκολος ο διαχωρισμός των φορτίων ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας που παρουσιάζουν.

(β) Τα διάφορα φορτία επικίνδυνα και μη βρίσκονται επί οχημάτων διαφόρων μεγεθών τα οποία επιβιβάζονται και αποβιβάζονται του πλοίου με τα δικά τους μέσα.

(γ) Σε κάθε όχημα είναι δυνατό να υπάρχουν φορτία με διαφορετικές ιδιότητες και διαφορετικό βαθμό κινδύνου.

(δ) Υγρά επικίνδυνα φορτία μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες για κάθε μονάδα (βυτιοφόρα οχήματα).

(ε) Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι συνήθως οι ίδιες για τις λοιπές ανάγκες του πλοίου και για τη φορτοεκφόρτωση των επικινδύνων ειδών.

Οι παραπάνω διαφορές και ιδιομορφίες καθιστούν αναγκαία την λήψη ορισμένων μέτρων και την θέσπιση εναλλακτικών διατάξεων, έτσι ώστε να γίνει δυνατή η εξασφάλιση στα Ο/Γ πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα είδη, ισοδυνάμων επιπέδων ασφαλείας με εκείνο που η ειδική στον τομέα αυτόν Νομοθεσία προβλέπει για τα Ε/Γ και Φ/Γ πλοία κλασσικού τύπου.

Παράλληλα η στατιστική στις μεταφορές των επικινδύνων ειδών με Ο/Γ πλοία λήφθηκε υπόψη για την θέσπιση των αναγκαίων απαιτήσεων για συγκεκριμένα είδη που αποτελούν την συντριπτική πλειοψηφία αυτών που συγκροτούν τις εσωτερικές μας θαλάσσιες μεταφορές και τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα για την ομαλή ζωή των κατοίκων των νησιών μας.

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

(α) Οι διατάξεις του Παραρτήματος αυτού και των Παραρτημάτων IV, V και VI του Κανονισμού αυτού εφαρμόζονται σε όλα τα Ε/Γ-Ο/Γ και Φ/Γ-Ο/Γ πλοία ανεξάρτητα από τους πλόες που εκτελούν σε συνδυασμό με τις διατάξεις του ΒΔ 330/62 «περί μεταφοράς επικινδύνων ειδών δια πλοίων». Οι διατάξεις του ΒΔ 330/62 τροποποιούνται και συμπληρώνονται από το παράρτημα αυτό ειδικά και μόνο για τις μεταφορές επικινδύνων ειδών με Ο/Γ πλοία.

(β) Στα Ο/Γ πλοία που εκτελούν Διεθνείς Πλόες εφαρμόζονται εναλλακτικά οι διατάξεις του εδαφίου (α) αυτής της παραγράφου ή οι διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα επικινδύνων Ειδών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όπως αυτός ισχύει κάθε φορά.

3. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ

Η ταξινόμηση των επικινδύνων ειδών κατά κλάσεις και υποκλάσεις ανάλογα με το είδος και τους κινδύνους κάθε ουσίας περιλαμβάνεται στο Παράρτημα IV του Κανονισμού αυτού.

4. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ

Ο διαχωρισμός των Επικινδύνων Ειδών μεταξύ τους κατά την μεταφορά τους με Ο/Γ πλοία, ανάλογα με τις ιδιότητες που παρουσιάζουν ως προς τους κινδύνους επενεργείας του ενός με το άλλο περιλαμβάνονται στο Παράρτημα V του Κανονισμού αυτού.

5. ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ

Τα επικίνδυνα είδη κατά τις μεταφορές τους με Ο/Γ πλοία πρέπει να είναι κατάλληλα συσκευασμένα σε ειδικά κιβώτια, βαρέλια, δοχεία, φιάλες, κυλίνδρους, δεξαμενές κ.λπ. ανάλογα με το είδος τους και να είναι ασφαλώς στερεωμένα επί των οχημάτων. Τα παραπάνω μέσα συσκευασίας πρέπει να εξασφαλίζουν ότι από απόψεως υλικού, αντοχής, ιδιοτήτων, σχήματος δομής και γενικά ποιότητας και συντήρησης ο κίνδυνος από τις ιδιότητες των επικινδύνων ουσιών που περιέχουν, μειώνεται σε βαθμό που να επιτρέπει την φορτοεκφόρτωση και μεταφορά τους στα προβλεπόμενα υψηλά επίπεδα ασφαλείας.

6. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ ΜΕ Ε/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΑ

(α) Η μεταφορά επικινδύνων ειδών με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ταυτόχρονα με επιβάτες απαγορεύεται, εκτός αν πρόκειται για ορισμένα επικίνδυνα είδη τα οποία σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος αυτού και των Παραρτημάτων IV, V και VI μπορούν να μεταφέρονται με τις προϋποθέσεις που ρητά καθορίζονται για καθένα απ' αυτά.

(β) Η μεταφορά επικινδύνων ειδών με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία μπορεί να επιτραπεί εφόσον τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(ι) Πραγματοποιείται κατά την διάρκεια ειδικών δρομολογίων.

(ιι) Δεν θα μεταφέρονται επιβάτες εκτός από οδηγούς και συνοδηγούς των οχημάτων που έχουν επιβιβασθεί σε αριθμό κατ' ανώτατο όριο μέχρι 12 όταν το φορτίο είναι εκρηκτικά και 25 όταν αυτό είναι επικίνδυνα είδη εκτός εκρηκτικών.

(ιιι) Κατά την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών επιτρέπεται και η μεταφορά μη επικινδύνων ειδών.

7. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

(α) Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου.

Τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα είδη τα οποία πρόκειται να μεταφερθούν με Ο/Γ πλοία, πρέπει να βρίσκονται σε ικανοποιητική κατάσταση αντοχής, συντήρησης και γενικά λειτουργίας και να είναι εφοδιασμένα με ισχύον Δελτίο τεχνικού Ελέγχου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας.

(β) Γενικές Απαιτήσεις.

Στα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα είδη, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(ι) Τα φορτία επί των οχημάτων, επικίνδυνα και μη, πρέπει να είναι καλά στερεωμένα, ώστε να αποκλείεται μετατόπισή τους. Εφόσον στο φορτίο του οχήματος περιλαμβάνονται και επικίνδυνα είδη, ο οδηγός του οχήματος πρέπει να παρουσιάζει στη Λιμενική Αρχή και τον Πλοίαρχο, αντίγραφο της φορτωτικής με όλα τα είδη του φορτίου.

(ιι) Όταν πρόκειται να μεταφερθούν μαζί οχήματα με κοινό φορτίο και οχήματα με επικίνδυνα είδη, τα δεύτερα πρέπει να προσέρχονται στο χώρο φόρτωσης τελευταία και δεν πρέπει να παραμένουν κοντά στις εισόδους των οχηματαγωγών πλοίων κατά το χρόνο επιβίβασης των οχημάτων που μεταφέρουν κοινό φορτίο. Κατά την αποβίβαση, εφόσον είναι δυνατόν θα αποβιβάζονται πρώτα και πρέπει να απομακρύνονται αμέσως από τον χώρο πρόσδεσης του πλοίου.

(ιιι) Κατά την διάρκεια μεταφοράς επικινδύνων ειδών σε κλειστούς χώρους οχημάτων θα διενεργείται περιπολία στους χώρους αυτούς κάθε μία ώρα.

8. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ

Κατά την στοιβασία των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα είδη, επιπλέον των σχετικών διατάξεων του Κανονισμού, πρέπει να πληρούνται και οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(α) Όταν μεταφέρονται φορτία που παράγουν εύφλεκους ή τοξικούς ή γενικά επικίνδυνους ατμούς, πρέπει σε όλη τη διάρκεια του πλου το σύστημα αερισμού και εξαερισμού του πλοίου να βρίσκεται σε λειτουργία.

(β) Στους κλειστούς χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα είδη τα ηλεκτρικά δίκτυα, οι ρευματολήπτες, οι ηλεκτρικοί διακόπτες, τα φώτα κ.λπ. πρέπει να είναι τουλάχιστον στεγανού τύπου.

(γ) Τα ανοίγματα που υπάρχουν στο κατάστρωμα ή τις φρακτές, πρέπει να παραμένουν κλειστά κατά τη διάρκεια του πλου, ώστε να αποκλείεται η διέλευση ευφλέκτων τοξικών ή γενικά επικινδύνων ατμών. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στα ανοίγματα επικοινωνίας με το μηχανοστάσιο και τους χώρους ενδιαίτησης.

(δ) Στους κλειστούς χώρους οχημάτων που μεταφέρουν εύφλεκτα φορτία απαγορεύεται να λειτουργεί οποιαδήποτε μηχανή που παράγει θερμότητα (π.χ. ψυκτικές μηχανές αυτοκινήτων, ψυγείων κ.λπ.).

9. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΝ ΣΥΧΝΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ Ο/Γ ΠΛΟΙΑ

Τα συγκεκριμένα επικίνδυνα είδη και οι προϋποθέσεις μεταφοράς τους καθορίζονται στο Παράρτημα VI αυτού του Κανονισμού.

10. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ ΥΛΩΝ ΚΑΙ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ ΜΕ Ο/Γ ΠΛΟΙΑ

Η μεταφορά τους επιτρέπεται μόνο σε ανοικτούς χώρους οχημάτων Φ/Γ-Ο/Γ πλοίων και Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που εκτελούν ειδικά δρομολόγια.

Κατ' εξαίρεση:

(α) Τα εκρηκτικά και πυρομαχικά των Ενόπλων Δυνάμεων επιτρέπεται να μεταφέρονται και σε κλειστούς χώρους οχημάτων Φ/Γ-Ο/Γ πλοίων και Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που εκτελούν ειδικά δρομολόγια εφόσον, επιπλέον των διατάξεων των Κανονισμών που ισχύουν, συνοδεύονται από υπεύθυνο Αξιωματικό των Ενόπλων Δυνάμεων και τηρούνται με ευθύνη του τα μέτρα ασφαλείας του Κανονισμού ΕΕ, 191-8 του ΓΕΕΘΑ.

(β) Τα φυσίγγια ασφαλείας 1.4S (φορητού οπλισμού των Ενόπλων Δυνάμεων και Σωμάτων Ασφαλείας), ανεξάρτητα από ποσότητα, επιτρέπεται να μεταφέρονται και σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ, εφόσον μεταξύ των οχημάτων που μεταφέρονται και του καταπέλτη δεν υπάρχουν άλλα οχήματα και συνοδεύονται από υπεύθυνο αξιωματικό, που θα παρακολουθεί την εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων για τη μεταφορά των ειδών αυτών.

(γ) Τα φυσίγγια ασφαλείας 1.4S (Κυνηγίου) μέχρι 10.000 σε αριθμό ανά δρομολόγιο επιτρέπεται να μεταφέρονται και σε Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, εφόσον ευρίσκονται σε μεταλλικά κιβώτια.

11. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΥΓΡΗΣ ΑΣΦΑΛΤΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΡΜΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΜΕ Ο/Γ ΠΛΟΙΑ

1. Η μεταφορά υγρής ασφάλτου και άλλων θερμών συναφών φορτίων σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων επιτρέπεται, μόνον όταν στοιβάζονται σε ανοικτούς χώρους, με εξαίρεση την περίπτωση της παραγράφου 4.

2. Η μεταφορά των παραπάνω φορτίων επιτρέπεται και σε κλειστούς χώρους Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, εφόσον αυτά εκτελούν ειδικά δρομολόγια μεταφοράς επικινδύνων ειδών.

3. Η μεταφορά υγρής ασφάλτου και άλλων συναφών θερμών φορτίων επιτρέπεται σε κλειστούς και ανοικτούς χώρους Φ/Γ-Ο/Γ πλοίων.

4. Επιτρέπεται η μεταφορά των παραπάνω φορτίων σε βυτιοφόρα

οχήματα που εισέρχονται σε κλειστούς χώρους οχημάτων Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων σε κανονικά δρομολόγια, εφόσον τηρούνται οι εξής προϋποθέσεις:

(α) Δεν πρέπει να μεταφέρονται περισσότεροι από 80 τόννοι φορτίου συνολικά σε κάθε δρομολόγιο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου, ανεξάρτητα από αριθμό οχημάτων.

(β) Πρέπει να προσκομίζεται βεβαίωση από τα διϋλιστήρια, ότι το μεταφερόμενο φορτίο έχει σημείο ανάφλεξης (FLASHPOINT) 230° Κελσίου και άνω σε δοκιμή κλειστού δοχείου.

(γ) Τα οχήματα που μεταφέρουν το φορτίο πρέπει να είναι επαρκώς μονωμένα και χωρίς ενσωματωμένο καυστήρα, ή εφόσον φέρουν καυστήρα για την θέρμανση του φορτίου, πρέπει να κατατίθεται υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του Ν.1599/86 από τον οδηγό ή συνοδηγό του οχήματος, ότι σε όλη τη διάρκεια του ταξειδιού, ο ανωτέρω καυστήρας, δεν θα λειτουργεί.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ

Τα επικίνδυνα είδη ταξινομούνται στις εξής κλάσεις και υποκλάσεις:

ΚΛΑΣΗ Ι. (εκρηκτικά) (ΥΠΟΚΛΑΣΕΙΣ 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5)

Υποκλάση 1.1. Είδη που έχουν κίνδυνο μαζικής έκρηξης.

Υποκλάση 1.2. Είδη που έχουν κίνδυνο πυροκρότησης κι εκτόξευσης θρυσμάτων όχι όμως μαζικής έκρηξης.

Υποκλάση 1.3. Είδη που έχουν κίνδυνο πυρκαϊάς και μικρότερο κίνδυνο έκρηξης ή μικρότερο κίνδυνο εκτόξευσης θραυσμάτων, αλλά όχι κίνδυνο μαζικής έκρηξης.

Η Υποκλάση αυτή συμπεριλαμβάνει είδη:

(α) που προκαλούν σημαντική θερμότητα ακτινοβολίας, ή

(β) που καίγονται το ένα μετά το άλλο, δημιουργώντας μικρές εκρήξεις ή θραύσματα ή και τα δύο.

Υποκλάση 1.4. Ουσίες και είδη που δεν παρουσιάζουν σημαντικό κίνδυνο. Αυτή η υποκλάση συμπεριλαμβάνει είδη που παρουσιάζουν μικρό μόνο κίνδυνο σε περίπτωση έναυσης ή ενεργοποίησής τους κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Τα αποτελέσματα των αντιδράσεων αυτών απεικονίζονται κύρια μέσα στο χώρο συσκευασίας και συνήθως δεν προκαλούν εκτίναξη μεγάλων τεμαχίων ή σε μεγάλη απόσταση.

Πυρκαϊά έξω από το χώρο συσκευασίας πρακτικά δεν προκαλεί μαζική έκρηξη του περιεχομένου του χώρου συσκευασίας.

Υποκλάση 1.5. Ουσίες πολύ χαμηλής ευαισθησίας για κίνδυνο μαζικής έκρηξης. Η υποκλάση αυτή συμπεριλαμβάνει εκρηκτικά είδη που έχουν πολύ μικρή πιθανότητα ενεργοποίησης ή μετάβασης από την καύση στην έκρηξη κάτω από κανονικές συνθήκες μεταφοράς. Σαν ελάχιστη απαίτηση δεν πρέπει να εκρήγνυνται στη «δοκιμή εξωτερικής πυρκαγιάς σύμφωνα με τις προδιαγραφές του «INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION» (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) (IMO).

Επιπλέον από την παραπάνω ταξινόμηση τα επικίνδυνα είδη της κλάσης αυτής για τον διαχωρισμό μεταξύ τους ταξινομούνται στις ομάδες συνύπαρξης (A,B,C,D,E,F,G,H,J,K,L,S).

ΚΛΑΣΗ 2. Αέρια (Μόνιμα, Υγροποιημένα υπό πίεση, διαλυμένα υπό πίεση, υγροποιημένα σε χαμηλή θερμοκρασία).

(ΥΠΟΚΛΑΣΕΙΣ 2.1, 2.2. 2.3).

2.1. Εύφλεκτα αέρια.

2.2. Άφλεκτα αέρια.

2.3. Δηλητηριώδη αέρια.

ΚΛΑΣΗ 3. Εύφλεκτα υγρά (ΥΠΟΚΛΑΣΕΙΣ 3.1, 3.2, 3.3)

3.1. Υγρά με σημείο ανάφλεξης κάτω των -18° C (σε δοκιμή κλειστού δοχείου).

3.2. Υγρά με σημείο ανάφλεξης μεταξύ -18° C και 23° C (σε δοκιμή κλειστού δοχείου).

3.3. Υγρά με σημείο ανάφλεξης μεταξύ 23° C και 61° C (σε δοκιμή κλειστού δοχείου) καθώς και υγρά καύσιμα τύπου (ΜΑΖΟΥΤ).

ΚΛΑΣΗ 4.1. Εύφλεκτα στερεά.

Τα είδη αυτής της κλάσης έχουν την κοινή ιδιότητα να αναφλέγονται ευχερώς από εξωτερικά αίτια όπως είναι ο σπινθήρας ή η φλόγα και να καίγονται ταχέως.

ΚΛΑΣΗ 4.2. Είδη υποκείμενα σε αυτανάφλεξη.

Τα είδη της κλάσης αυτής είναι στερεά ή υγρά και έχουν την ιδιότητα να επηρεάζονται άμεσα από την θερμότητα και να αναφλέγονται.

ΚΛΑΣΗ 4.3. Είδη που εκλύουν εύφλεκτα αέρια όταν υγρανθούν:

Τα είδη της κλάσης αυτής είναι στερεά ή υγρά και έχουν την ιδιότητα να αναδίδουν εύφλεκτα αέρια όταν έλθουν σε επαφή με το νερό.

ΚΛΑΣΗ 5.1. Οξειδωτικά είδη.

Τα είδη της κλάσης αυτής δεν είναι απαραίτητα εύφλεκτα παράγουν όμως οξυγόνο και μπορεί να προκαλέσουν ή να συμβάλλουν στην καύση άλλου υλικού.

ΚΛΑΣΗ 5.2. Οργανικά υπεροξείδια.

Πολλά είδη της Κλάσης αυτής είναι εύφλεκτα, ενεργούν σαν οξειδωτικά, μπορούν να υποστούν εκρηκτική διάσπαση, να προκαλέσουν επικίνδυνες αντιδράσεις με άλλες ουσίες, να καούν ταχέως και να είναι ευπαθή σε κρούση ή τριβή.

ΚΛΑΣΗ 6.1. Δηλητηριώδη είδη.

Τα είδη αυτά μπορούν να προκαλέσουν το θάνατο ή σοβαρή βλάβη στην υγεία αν ληφθούν από το στόμα ή εισπνευθούν ή έλθουν σε επαφή με το δέρμα.

ΚΛΑΣΗ 6.2. Μολυσματικά είδη.

Μολυσματικά είδη είναι τα είδη που περιέχουν παθογόνους μικροοργανισμούς.

ΚΛΑΣΗ 7. Τα ραδιενεργά είδη.

Είναι είδη που εκπέμπουν ακτινοβολία της οποίας η ειδική ενέργεια είναι μεγαλύτερη των 0,002 μικροκιουρί ανά γραμμάριο.

ΚΛΑΣΗ 8. Διαβρωτικά είδη.

Η κλάση αυτή περιλαμβάνει είδη στερεά ή υγρά τα οποία σε φυσιολογική κατάσταση έχουν την ιδιότητα να είναι ικανά να προσβάλλουν το ανθρώπινο δέρμα.

Η διαρροή μιας τέτοιας ουσίας από το μέσο συσκευασίας της μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο για το υπόλοιπο φορτίο του πλοίου.

ΚΛΑΣΗ 9. Διάφορα επικίνδυνα είδη.

Τα είδη που παρουσιάζουν κίνδυνο και δεν μπορούν να περιληφθούν στις προηγούμενες κλάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ

1. Η ταυτόχρονη μεταφορά επικινδύνων ειδών διαφορετικών κλάσεων ή υποκλάσεων επί του αυτού ή διαφορετικών οχημάτων επιτρέπεται να πραγματοποιείται με το ίδιο Ο/Γ πλοίο εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις των παραγράφων του πίνακα διαχωρισμού που ακολουθεί.

2. Η ταυτόχρονη μεταφορά περισσοτέρων από ένα επικινδύνων ειδών στο ίδιο φορτηγό όχημα επιτρέπεται με την προϋπόθεση ότι στον πίνακα διαχωρισμού για τα είδη αυτά υπάρχει η ένδειξη Χ. Όταν στον πίνακα υπάρχει η ένδειξη «1» πρέπει τα επικίνδυνα είδη να απέχουν τουλάχιστον 3 μέτρα. Εφόσον το ανοικτό όχημα μεταφέρεται σε ανοικτό χώρο μπορεί να μεταφέρει ταυτόχρονα επικίνδυνα είδη τα οποία στον πίνακα διαχωρισμού έχουν την ένδειξη «2» εφόσον τα είδη αυτά απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον 6 μέτρα. Στις πιο πάνω περιπτώσεις στους χώρους μεταξύ των επικινδύνων ειδών μπορεί να μεταφέρονται ταυτόχρονα μη επικίνδυνα είδη, ή επικίνδυνα είδη τα οποία στον πίνακα διαχωρισμού έχουν με τα πρώτα την ένδειξη «Χ».

3. Στα Ο/Γ πλοία επιτρέπεται η ταυτόχρονη μεταφορά οξυγόνου και πρωτοξειδίου του αζώτου με εύφλεκτα φορτία αρκεί να εφαρμόζουν μεταξύ τους αριθμό διαχωρισμού «3».

4. Στις περιπτώσεις μεταφοράς επικινδύνων ειδών με διαφορετικά οχήματα μεταξύ των οποίων απαιτείται διαχωρισμός, μπορεί στους μεταξύ αυτών χώρους να μεταφέρονται ταυτόχρονα μη επικίνδυνα είδη ή επικίνδυνα είδη, σύμφωνα με τον επόμενο πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ

Κλάσεις και Υποκλάσεις	1.1 1.2. 1.5	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
1.1, 1.2, 1.5	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	X
1.3	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	X
1.4	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	X	4	2	2	X
2.1	4	4	2	X	X	X	2	1	2	X	2	2	X	4	2	1	X
2.2	2	2	1	X	X	X	1	X	1	X	X	1	X	2	1	X	X
2.3	2	2	1	X	X	X	2	X	2	X	X	2	X	2	1	X	X
3	4	4	2	2	1	2	X	X	2	1	2	2	X	3	2	X	X
4.1	4	3	2	1	X	X	X	X	1	X	1	2	1	3	2	1	X
4.2	4	3	2	2	1	2	2	1	X	1	2	2	1	3	2	1	X
4.3	4	4	2	X	X	X	1	X	1	X	2	2	X	2	2	1	X
5.1	4	4	2	2	X	X	2	1	2	2	X	2	1	3	1	2	X
5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	X	1	3	1	2	X
6.1	2	2	X	X	X	X	X	X	1	X	1	1	X	1	X	X	X
6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	X	3	3	X
7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	X	3	X	2	X
8	4	2	2	1	X	X	X	1	1	1	2	2	X	3	2	X	X
9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Γενική παρατήρηση.

Ο παραπάνω πίνακας διαχωρισμού τηρείται γενικά. Ωστόσο για την μεταφορά με πλοία κάθε επικινδύνου είδους θα λαμβάνονται υπόψη και οι τυχόν επιπρόσθετες απαιτήσεις που αναφέρονται στην ισχύουσα νομοθεσία και οφείλονται στις ειδικές ιδιότητες αυτού όταν μεταφέρεται με άλλα επικίνδυνα είδη.

Επεξήγηση ενδείξεων του πίνακα διαχωρισμού.

Κατά την ανάγνωση του πιό πάνω πίνακα οι ενδείξεις που παρέχονται σ' αυτόν έχουν την ακόλουθη σημασία.

ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ ΠΙΝΑΚΑ ΔΑΙΧΩΡΙΣΜΟΥ

1. Ένδειξη Χ: Δεν απαιτείται διαχωρισμός είτε μεταφέρονται σε κλειστούς είτε σε ανοικτούς χώρους.
2. Ένδειξη * : Τα εκρηκτικά θα στοιβάζονται σε κατάλληλες αποθήκες φορητές ή μόνιμες σε κάθε μονάδα και με την προϋπόθεση ότι ανήκουν στην ίδια Ομάδα συνύπαρξης. Εφόσον δύο μονάδες περιέχουν μεταξύ τους εκρηκτικά διαφόρων Ομάδων Συνύπαρξης θα διαχωρίζονται με την ένδειξη «2».
3. Ενδείξεις 1, 2, 3, 4: Διαχωρισμός βάσει του παρακάτω πίνακα.

Ενδείξεις πίνακα διαχωρισμού	Διαχωρισμός βάσει οριζοντίων αποστάσεων - διαφραγμάτων - καταστρωμάτων						
	διάταξη μονάδων (μεταξύ τους) που περιέχουν ασυμβίβαστα επικ. φορτία	κλειστή έναντι κλειστής μονάδας		κλειστή έναντι ανοικτής μονάδας		ανοικτή έναντι ανοικτής μονάδας	
		στον ανοικτό χώρο οχημάτων	στον κλειστό χώρο οχημάτων	στον ανοικτό χώρο οχημάτων	στον κλειστό χώρο οχημάτων	στον ανοικτό χώρο οχημάτων	στον κλειστό χώρο οχημάτων
α	β	γ	δ	ε	στ	ζ	η
1	διαμήκης	χωρίς περιορισμό	χωρίς περιορισμό	χωρίς περιορισμό	χωρίς περιορισμό απόσταση	τουλάχιστον 3 μ. απόσταση	τουλάχιστον 3 μ.
	εγκάρσια	χωρίς περιορισμό	χωρίς περιορισμό	χωρίς περιορισμό	χωρίς περιορισμό	τουλάχιστον 3 μ. απόσταση	τουλάχιστον 3 μ. απόσταση
2	διαμήκης	τουλάχιστον 6 μ. απόσταση	τουλάχιστον 6 μ. απόσταση ή διάφραγμα	τουλάχιστον 6 μ. απόσταση	τουλάχιστον 6 μ. απόσταση ή διάφραγμα	τουλάχιστον 6 μ. απόσταση	τουλάχιστον 12 μ. απόσταση ή διάφραγμα
2	εγκάρσια	τουλάχιστον 3 μ. απόσταση	τουλάχιστον 3 μ. απόσταση ή διάφραγμα	τουλάχιστον 3 μ. απόσταση	τουλάχιστον 6 μ. απόσταση ή διάφραγμα	τουλάχιστον 6 μ. απόσταση	τουλάχιστον 12 μ. απόσταση ή διάφραγμα
3	διαμήκης	τουλάχιστον 12 μ. απόσταση	τουλάχιστον 24 μ. απόσταση και κατάστρωμα	τουλάχιστον 24 μ. απόσταση	τουλάχιστον 24 μ. απόσταση και κατάστρωμα	τουλάχιστον 36 μ. απόσταση	τουλάχιστον 2 διάφραγμα ή 2 κατάστρωμα
	εγκάρσια	τουλάχιστον 12 μ. απόσταση	τουλάχιστον 24 μ. απόσταση και κατάστρωμα	τουλάχιστον 24 μ. απόσταση	τουλάχιστον 24 μ. απόσταση και κατάστρωμα	τουλάχιστον 36 μ. απόσταση	απαγορεύεται 2 διάφραγμα
4	διαμήκης	τουλάχιστον 36 μ. απόσταση	2 διαφράγματα ή τουλάχιστον 36 μ. απόσταση & 2 καταστρώματα	τουλάχιστον 36 μ. απόσταση	τουλάχιστον 48 μ. απόσταση και 2 διαφράγματα	τουλάχιστον 48 μ. απόσταση	απαγορεύεται απαγορεύεται
	εγκάρσια	απαγορεύεται	απαγορεύεται	απαγορεύεται	απαγορεύεται	απαγορεύεται	απαγορεύεται

Τα διαφράγματα και καταστρώματα πρέπει να είναι ανθεκτικά στη φωτιά (δηλ. χαλύβδινα) και στεγανά.

Μονάδα ορίζεται: Κάθε φορτηγό όχημα - δεξαμενή επί οχήματος (βυτιοφόρο) - εμπορευματοκιβώτιο - βαγόνι τραίνου και παλέττα.

Κλειστή μονάδα ορίζεται: Κάθε μονάδα που είναι χαλά κλειστή με μόνιμη κατασκευή από όλες τις μεριές (π.χ. βυτιοφόρα οχήματα) επιτρεπομένης της ύπαρξης εξαεριστικών.

Ανοικτή μονάδα ορίζεται: Κάθε μονάδα που δεν είναι κλειστή.

Στην περίπτωση που οι μονάδες περιέχουν διάφορες επικίνδυνες ουσίες ο διαχωρισμός των μονάδων θα γίνεται με βάση την ουσία που απαιτεί αυστηρότερο διαχωρισμό.

Όταν διαφορετικές μονάδες με ασυμβίβαστες ουσίες στοιβάζονται σε ανοικτούς και κλειστούς χώρους τότε για τον μεταξύ τους διαχωρισμό θα εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για στοιβασία σε κλειστούς χώρους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΙΔΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΝ ΣΥΧΝΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕ Ο/Α ΠΛΟΙΑ

Τα συγκεκριμένα επικίνδυνα είδη που παρουσιάζουν συχνή διακίνηση με Ο/Γ πλοία και οι προϋποθέσεις μεταφοράς τους, καθορίζονται από τις ακόλουθες παραγράφους του Παραρτήματος αυτού:

1. Υγρά καύσιμα (κλάση 3) σε βυτιοφόρα οχήματα

(α) Προϋποθέσεις μεταφοράς

(ι) Απαγορεύεται να μεταφέρονται σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων.

(ιι) Επιτρέπεται να μεταφέρονται σε ειδικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων για τη μεταφορά επικινδύνων ειδών.

(ιιι) Επιτρέπεται να μεταφέρονται με Φ/Γ - Ο/Γ πλοία.

(β) Στοιβασία

(ι) Επιτρέπεται να στοιβάζονται σε ανοικτό ή κλειστό χώρο οχημάτων των Ο/Γ πλοίων.

(ιι) Όταν τοποθετούνται σε κλειστό χώρο οχημάτων, πρέπει να βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία το σύστημα αερισμού, το οποίο να επιτυγχάνει τουλάχιστον 10 εναλλαγές αέρα ανά ώρα (οι εναλλαγές αυτές υπολογίζονται σε χώρο οχημάτων κενό) και να γίνονται κάθε ώρα περιπολίες από καλά ενημερωμένο προσωπικό, το οποίο με ειδικά όργανα πρέπει να μετράει την περιεκτικότητα του κλειστού χώρου σε εύφλεκτα αέρια.

(ιιι) Επιτρέπεται η ταυτόχρονη μεταφορά τους στον ίδιο κλειστό χώρο οχημάτων με οχήματα του περιέχουν φορτίο φιαλών υγραερίων εφόσον απέχουν 6 μέτρα τουλάχιστον μεταξύ τους (κατά διαμήκη ή εγκάρσια διάταξη) ή χωρίζονται με διάφραγμα ανθεκτικό στη φωτιά (χαλύβδινο) και στεγανό. Επιτρέπεται η ταυτόχρονη μεταφορά τους στο ίδιο ανοικτό χώρο οχημάτων με οχήματα που περιέχουν φορτίο φιαλών υγραερίου εφόσον απέχουν 6 μέτρα τουλάχιστον μεταξύ τους (κατά διαμήκη ή εγκάρσια διάταξη).

(γ) Κενά βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων

(ι) Απαγορεύεται η μεταφορά τους σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων, εκτός εάν οι δεξαμενές τους έχουν απαλλαγεί από επικίνδυνα αέρια. Το γεγονός αυτό πρέπει να διαπιστώνεται από χημικό μηχανικό ή χημικό, εφοδιασμένους με την απαιτούμενη από την ισχύουσα κάθε φορά νομοθεσία σχετική άδεια, ο οποίος και θα εκδίδει βεβαίωση ότι οι δεξαμενές είναι απαλλαγμένες αερίων (GAS FREEING).

(ιι) Κενά βυτιοφόρα οχήματα μπορούν να μεταφερθούν με Ε/Γ - Ο/Γ πλοία σε κανονικά ή ειδικά δρομολόγια και Φ/Γ - Ο/Γ εφόσον οι δεξαμενές τους έχουν πληρωθεί με νερό σε σημείο που να μην υπάρχει ο ελάχιστον κενός χώρος.

(ιιι) Με Ε/Γ - Ο/Γ πλοία σε ειδικά δρομολόγια ή με Φ/Γ - Ο/Γ πλοία επιτρέπεται η μεταφορά κενών βυτιοφόρων οχημάτων εφόσον ελεγχθεί από αξιωματικό του πλοίου, με ειδικά όργανα, ότι οι δεξαμενές τους είναι απαλλαγμένες από επικίνδυνες ουσίες.

2. Υγραέρια (κλάση 2.1) σε βυτιοφόρα οχήματα

(α) Είδη Υγραερίων

Οι Υδρογονάνθρακες Προπάνιο, Βουτάνιο και μίγματα αυτών όπως ορίζονται στις σχετικές Εθνικές Προδιαγραφές.

(β) Προϋποθέσεις μεταφοράς

(ι) Απαγορεύεται να μεταφέρονται σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων.

(ιι) Επιτρέπεται να μεταφέρονται σε ειδικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων.

(ιιι) Επιτρέπεται να μεταφέρονται με Φ/Γ - Ο/Γ πλοία.

(γ) Στοιβασία

(ι) Απαγορεύεται να μεταφέρονται σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων.

(ιι) Επιτρέπεται να μεταφέρονται σε ειδικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων.

(ιιι) Επιτρέπεται να μεταφέρονται με Φ/Γ - Ο/Γ πλοία.

(γ) Στοιβασία

(ι) Πρέπει να στοιβάζονται μόνο σε ανοικτό χώρο οχημάτων των Ο/Γ πλοίων.

(ιι) Επιτρέπεται η ταυτόχρονη μεταφορά τους με βυτιοφόρα υγρών καυσίμων αρκεί να απέχουν 6 τουλάχιστον μέτρα μεταξύ τους εφόσον στοιβάζονται με διαμήκη διάταξη ή 3 τουλάχιστον μέτρα μεταξύ τους εφόσον στοιβάζονται με εγκάρσια διάταξη.

(δ) Κενά βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίων

Η μεταφορά τους επιτρέπεται με τις ίδιες προϋποθέσεις για τα γεμάτα βυτιοφόρα.

3. Υγραέρια (κλάση 2.1) σε φιάλες

(α) Είδη υγραερίων

Οι υδρογονάνθρακες Προπάνιο, Βουτάνιο και μίγματα αυτών όπως ορίζονται στις σχετικές Εθνικές Προδιαγραφές.

(β) Προϋθέσεις μεταφοράς και στοιβασίας

(ι) Σε ειδικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων ή Φ/Γ - Ο/Γ επιτρέπεται η μεταφορά οχημάτων που μεταφέρουν φιάλες υγραερίου, ανεξάρτητα από αριθμό στους κλειστούς χώρους οχημάτων. Όταν η μεταφορά γίνεται στον ανοικτό χώρο οι φιάλες πρέπει να είναι καλυμμένες για να προστατεύονται από την θερμότητα των ηλιακών ακτίνων.

(ιι) Κατ' εξαίρεση της παραπάνω παραγράφου (ι) σε τοπικές γραμμές που δεν υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης με Φ/Γ ή Φ/Γ - Ο/Γ πλοία ή διενέργειας ειδικών δρομολογίων Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων, επιτρέπεται η μεταφορά σε κανονικά δρομολόγια Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων, μέχρι 300 φιαλών υγραερίου στο ανοικτό κατάστρωμα σε ασφαλή θέση κατά την κρίση του πλοιάρχου και σύμφωνα με τις υπόλοιπες προϋποθέσεις του κανονισμού αυτού.

(ιιι) Όταν τα φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν φιάλες υγραερίων στοιβάζονται σε κλειστούς χώρους το σύστημα αερισμού - εξαερισμού πρέπει να βρίσκεται σε λειτουργία σε όλη τη διάρκεια του πλου και πρέπει να εκτελούνται συχνές περιπολίες από ειδικευμένο προσωπικό, που είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο όργανο και ελέγχει την περιεκτικότητα σε εύφλεκτα αέρια του χώρου.

(ιv) Τα οχήματα πρέπει να τοποθετούνται όσο το δυνατό πιο μακρυά από πηγές ανάφλεξης και θερμότητας.

(v) Οι κενές φιάλες υγραερίου πρέπει να μεταφέρονται με τις ίδιες προϋποθέσεις που αναφέρονται παραπάνω.

(vι) Οι στρόφιγγες των φιαλών υγραερίου, κενών και γεμάτων, πρέπει να ελέγχονται με ευθύνη των φορτωτών πριν από τη φόρτωση ότι είναι καλά κλειστές και δεν παρουσιάζουν διαρροή.

(vιι) Η ταυτόχρονη μεταφορά τους στον ίδιο κλειστό ή ανοικτό χώρο οχημάτων με υγρά καύσιμα, θα γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου Ι.β(ιιι) του Παραρτήματος αυτού.

4. Μεταφορά ασβέστη (κλάση 8) κάθε μορφής

Η μεταφορά του ασβέστη κάθε μορφής επιτρέπεται με όλα τα οχηματαγωγά πλοία στους κλειστούς ή ανοικτούς χώρους οχημάτων.

Ο χώρος φορτίου των οχημάτων πρέπει να καλύπτεται πλήρως με αδιάβροχο κάλυμα, ώστε να εμποδίζεται η διαβροχή και διαφυγή του φορτίου.

5. Μεταφορά Υδροξειδίου του Νατρίου και Καλίου (κλάση 8)

Η μεταφορά με οχήματα Υδροξειδίου του Νατρίου και Καλίου επιτρέπεται, με όλα τα οχηματαγωγά πλοία στους κλειστούς ή ανοικτούς χώρους οχημάτων, τόσο σε στερεά μορφή, όσο και σε διάλυμα εφόσον αυτά είναι κατάλληλα συσκευασμένα. Η καλή συσκευασία αποτελεί ευθύνη του φορτωτή.

6. Τριφύλι, άχυρα και συναφή φορτία (κλάση 4.1)

(α) Η μεταφορά των φορτίων αυτών επιτρέπεται με όλα τα οχηματαγωγά πλοία, στους κλειστούς ή ανοικτούς χώρους οχημάτων.

(β) Κατά τη μεταφορά των φορτίων σε Φ/Γ-Ο/Γ πλοία ή σε ειδικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοία το φορτίο πρέπει να είναι καθαρό, σε δέματα και καλυμμένο καλά με κατάλληλο αδιάβροχο κάλυμμα τουλάχιστον ανθεκτικό στη φωτιά.

(γ) Επιτρέπεται η ταυτόχρονη μεταφορά των φορτίων αυτών με άζωτο, ευγενή αέρια και διοξείδιο του άνθρακα, χωρίς περιορισμό και με 3 μέτρα τουλάχιστον απόσταση (κατά το διάμηκες ή εγκάρσιο) από ασβέστη και υδροξείδιο του Νατρίου και Καλίου.

(δ) Ειδικά στα κανονικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων οι αριθμός των οχημάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2 με μία ρυμούλκα ανά όχημα. Μεταξύ των οχημάτων και του καταπέλτη δεν πρέπει να παρεμβάλλονται άλλα οχήματα. Το φορτίο θα είναι πλήρως καλυμμένο με

ύφασμα αδιάβροχο τουλάχιστον ανθεκτικό στη φωτιά.

7. Μεταφορά με οχήματα ελαιπυρήνων και πυρηνόξυλων (κλάση 4.2)

(α) Η μεταφορά με φορτηγά οχήματα ελαιοπυρήνωνκαι πυρηνόξυλων επιτρέπεται με όλα τα οχηματαγωγά πλοία μόνο σε ανοικτούς χώρους. Τα φορτία πρέπει να είναι καλυμμένα πλήρως με ύφασμα τουλάχιστον ανθεκτικό στη φωτιά.

(β) Ειδικά στα κανονικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ο αριθμός των οχημάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2, τα οχήματα δεν πρέπει να φέρουν ρυμουλκούμενα και μεταξύ των οχημάτων και του καταπέλτη δεν πρέπει να παρεμβάλλονται άλλα οχήματα.

8. Οξυγόνο και πρωτοξείδιο του αζώτου σε κατάσταση αερίου υπό πίεση (κλάση 2.2)

(α) Η μεταφορά των αερίων αυτών σε χυλίνδρους επιτρέπεται με όλα τα οχηματαγωγά πλοία σε κλειστούς ή ανοικτούς χώρους. Τα αέρια αυτά μπορεί να μεταφέρονται ταυτόχρονα.

(β) Οι χύλινδροι πρέπει να είναι καλά στοιβαγμένοι και στερεωμένοι επί του οχήματος ώστε να εμποδίζεται η μετακίνησή τους με οποιεσδήποτε συνθήκες θάλασσας.

(γ) Όταν η μεταφορά γίνεται σε ανοικτό κατάστρωμα οι κύλινδροι θα πρέπει να είναι καλυμμένοι ώστε να προστατεύονται από την θερμότητα των ηλιακών ακτίνων.

(δ) Η ταυτόχρονη μεταφορά στους ίδιους χώρους των Ο/Γ πλοίων, ευφλέκτων φορτίων με τα παραπάνω φορτία, επιτρέπεται με αριθμό διαχωρισμού «2».

(ε) Ειδικά στα κανονικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ο αριθμός των οχημάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2 και ο αριθμός των κυλίνδρων οξυγόνου τους 100 και του πρωτοξειδίου του αζώτου τους 15.

(στ) Οι κενοί κύλινδροι επιτρέπεται να μεταφέρονται με όλα τα οχηματαγωγά πλοία σε κλειστούς ή ανοικτούς χώρους. Με ευθύνη του φορτωτή οι στρόφιγγες των κυλίνδρων πρέπει να είναι κλειστές.

9. Ήλιο, νέο, άζωτο, αργό, κρυπτό σε κατάσταση αερίου υπό πίεση (κλάση 2.2)

(α) Η μεταφορά των αερίων αυτών σε κυλίνδρους επιτρέπεται με τις ίδιες προϋποθέσεις της παραγράφου 8 όπως και για τα αέρια οξυγόνου και πρωτοξειδίου του αζώτου, εκτός του εδαφίου (δ).

(β) Ειδικά στα κανονικά δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ο αριθμός των κυλίνδρων των αερίων αργού και κρυπτού δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 15 για κάθε αέριο, για δε τα αέρια Ήλιο, Νέο και Άζωτο του 100 για κάθε αέριο.

Στην περίπτωση ταυτόχρονης μεταφοράς αερίων της παραγράφου και της παραγράφου 8, σε οποιοδήποτε συνδυασμό ή και όλα μαζί ο αριθμός των μεταφερομένων σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 200, με την προϋπόθεση ότι ισχύει ο περιορισμός σε αριθμό κυλίνδρων για κάθε αέριο όπως προβλέπεται στις παραγράφους αυτές.

10. Υγροποιημένα αέρια: Ξένο, διοξείδιο του άνθρακα, FREON 12, 13 και 22 (κλάση 2.2).

α) Η μεταφορά των παραπάνω αερίων σε κυλίνδρους επιτρέπεται με τις ίδιες προϋποθέσεις όπως της παραγράφου 8, εκτός του εδαφίου (δ) της ίδιας παραγράφου 8, το οποίο όμως ισχύει μόνο για το FREON 12, 13 και 22.

β) Ειδικά στα κανονικά δρομολόγια των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ο αριθμός των κυλίνδρων δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 10 για κάθε αέριο.

Στη περίπτωση ταυτόχρονης μεταφοράς των αερίων των παραγράφων 7, 8 και 9 ο αριθμός των κυλίνδρων δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 200 με την προϋπόθεση ότι θα ισχύει ο περιορισμός κυλίνδρων για κάθε αέριο όπως προβλέπεται στις παραγράφους αυτές.

Άρθρο Δεύτερο

Καταργούμενες Διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του διατάγματος αυτού και με την επιφύλαξη του άρθρου 11 καταργούνται:

(α) Το ΒΔ 93/1970 (ΦΕΚ 28 Α/2.2.1970) «περί καταλληλότητας των οχηματαγωγών πλοίων».

(β) Το ΒΔ 123/1971 (ΦΕΚ 47 Α/6.3.1971) «περί καταλληλότητας φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων μεταφερόντων φορτηγά οχήματα μετά των οδηγών των».

(γ) Το ΒΔ 647/1971 (ΦΕΚ 206 Α/21.10.1971) «περί τροποποιήσεως του άρθρου 15 παράγρ. 1 του υπ' αριθμ. 93/1970 Π. Διατάγματος «περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί καταλληλότητας επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων».

(δ) Το ΒΔ 345/1972 (ΦΕΚ 81 Α/31.5.1972) «περί αντικαταστάσεως της περιπτώσεως (ε) της παραγράφου 3 του άρθρου 12 του δια του ΒΔ 93/1970 εγκριθέντος Κανονισμού «περί καταλληλότητας επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων».

(ε) Το ΒΔ 744/1972 (ΦΕΚ 215 Α/7.12.1972) «περί τροποποιήσεως του υπ, αριθμ. 93/70 ΒΔ «περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού περί καταλληλόλητας επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων».

(στ) Το ΠΔ 33/1983 (ΦΕΚ 18 Α/4.2.83) «τροποποίηση του αριθμ. 93/70 ΒΔ με το οποίο εγκρίθηκε ο Κανονισμός «περί καταλληλότητας επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων».

(ζ) Κάθε άλλη διάταξη που ανάγεται σε θέματα τα οποία ρυθμίζονται από τις διατάξεις αυτού του Προεδρικού Διατάγματος ή αντίκειται σ' αυτές.

Άρθρο Τρίτο

Η θέση σε ισχύ του τιθεμένου σε εφαρμογή με το παρόν διάταγμα Κανονισμού, αρχίζει τρεις μήνες μετά τη δημοσίευση του Δ/τος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 23 Μαΐου 1988

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ Α. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ